



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

RAPORT TYMCZASOWY
Nr PKBWK 02/T1/2024

**z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu
05.10.2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna. Tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii
kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard
Zarządca PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni**

WARSZAWA, dnia 11.09.2024 r.

<https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>

**Zgodnie z postanowieniem art.28f ust.3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
postępowanie prowadzone przez Komisję nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności**

1. Uwagi wstępne

Raport tymczasowy sporządzany jest na podstawie Art. 281 ust. 5a Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2023 r. poz. 1786) jak stanowi treść:

„Jeżeli nie jest możliwe ogłoszenie Raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy od dnia zdarzenia, Komisja ogłasza tymczasowe raporty z postępowania najpóźniej w każdą kolejną rocznicę zaistnienia zdarzenia, aż do dnia ogłoszenia raportu z postępowania”.

2. Krótki opis zdarzenia

Zdarzenie miało miejsce na stacji Gdynia Główna.

Pociąg pasażerski ROJ 50673 przewoźnika POLREGIO S.A., relacji Malbork - Gdynia Chylonia, odjechał z toru czwartego, w kierunku toru szlakowego nr 1 do stacji Gdynia Chylonia. Pociąg ten jechał po utwierdzonej drodze przebiegu, na sygnał S 10a „Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością” nadany na semaforze wyjazdowym K4^{2/4/m}. W tym samym czasie realizowana była jazda manewrowa autobusu szynowego SA138-004 przewoźnika POLREGIO S.A. wyjeżdżającego ze stacji paliw. Skład ten jechał z toru 404 na tor 15a po utwierdzonej drodze przebiegu, której koniec stanowiła tarcza manewrowa Tm30 nadająca sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona”. Autobus szynowy pominął tą tarczę nadającą sygnał Ms1, przed którą miał się zatrzymać. Najechał na rozjazd nr 64 rozpruwając zwrotnicę i wjechał w drogę przebiegu jadącego pociągu ROJ 50673. Konsekwencją tego było czołowe zderzenie pojazdów kolejowych na rozjeździe nr 45 leżącym w torze 5.

3. Rodzaj zdarzenia: wypadek.

4. Data zdarzenia: 05.10.2023 r. o godz. 07:00.

5. Miejsce zdarzenia

Stacja Gdynia Główna, tor 5, rozjazd nr 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard. Położenie geograficzne 54°31'25.0"N 18°31'21.2"E.

6. Skutki zdarzenia

Maszynista prowadzący pociąg ROJ 50673 ciężko ranny, dwie osoby będące pracownikami przewoźnika POLREGIO S.A. ranne oraz jeden podróżny poddany badaniom i obserwacji na oddziale szpitalnym. Pięć osób w dniu zdarzenia nie zgłaszało żadnych obrażeń, natomiast w późniejszym czasie zgłosiły się jako osoby poszkodowane które doznały urazu w wyniku kolizji pociągów.

Całkowitemu zniszczeniu i wykolejeniu uległ człon (ra) i uszkodzony człon (s) pojazdu kolejowego EN57-1248. Zmiażdżeniu uległa kabina członu A pojazdu kolejowego SA138-004.

Uszkodzone zostały urządzenia sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdynia Główna (trzy długie drażki kontrolne kontrolerów położenia iglic EFA-100) i sieć trakcyjna (dwa wieszaki podwieszenia).

7. Czynniki przyczynowy (wstępny)

Pominięcie tarczy manewrowej Tm30 nadającej sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona”, przez realizujący jazdę manewrową - autobus szynowy SA138-004 przewoźnika POLREGIO S.A., co spowodowało jego wjazd w drogę przebiegu i czołowe zderzenie z jadącym pociągiem osobowym ROJ 50673 przewoźnika POLREGIO S.A.

8. Etap postępowania

Postępowanie jest obecnie w fazie ponownej analizy faktów, strat materialnych i innych związanych z renowacją pojazdów kolejowych, analizą konstrukcyjną pojazdu mającą wpływ na bezpieczeństwo podróżnych wraz z ewentualnym dodatkowym gromadzeniem materiałów, analizą i opracowywaniem ewentualnych zaleceń dotyczących poprawy bezpieczeństwa.

Raport z postępowania jest w fazie końcowej opracowania.

Postępowanie jest na etapie doprecyzowania czynników przyczyniających się i zaleceń.

Dodatkowa ponowna analiza materiałów jest konieczna dla ostatecznego wypracowania stanowiska Zespołu badawczego z uwagi na charakter zdarzenia jego powagę oraz mając na uwadze złożoność prac związanych z odnowieniem pojazdów i kwalifikacją uszkodzeń i możliwość wystąpienia podobnych przypadków u Zarządców infrastruktury.

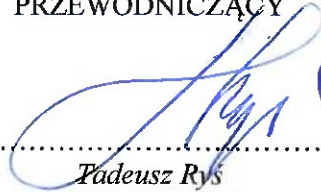
Dodatkowym powodem wydłużenia postępowania jest długi czas oczekiwania na materiały od podmiotów uczestniczących w zdarzeniu, w postępowaniu przygotowawczym i długotrwałe leczenie poszkodowanych.

Ustalenia Zespołu badawczego, mogą ulec zmianie na dowolnym etapie tego postępowania, a niniejszy raport tymczasowy nie podlega wnoszeniu uwag.

9. Zidentyfikowane problemy bezpieczeństwa

Zidentyfikowane problemy bezpieczeństwa skupiają się obecnie na obszarach organizacji ruchu pociągów i manewrów w stacji Gdynia Główna, postępowania osób prowadzących pojazdy kolejowe, stosowania i wdrażania zasad prowadzenia ruchu pociągów zgodnie z przepisami, a także projektowaniu urządzeń srk i łączności.

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
PRZEWODNICZĄCY



.....

Tadeusz Rys