



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2021

Z DZIAŁALNOŚCI PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

Zatwierdził:

Tadeusz Rys

Przewodniczący

Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

ul. Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa

tel.: (022) 630 14-33, fax: (022) 630 14-39, e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl

tel. dyżurny 510 126 711

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

SPIS TREŚCI

Punkt	Tytuł	Strona
1.	Wstęp.....	4
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji	4
1.2	Struktura organizacyjna Komisji	6
2.	Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2021 r.....	8
3.	Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 r.	12
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy	12
3.2	Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy.....	15
3.3	Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2021 r.....	17
3.3.1	Poważny wypadek kolejowy zaistniały 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski	17
3.3.2	Incydent kolejowy zaistniały 5 lutego 2021 r. o godz. 09:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle – Opole Groszowice.....	18
3.3.3	Wypadek kolejowy zaistniały 26 lutego 2021 r. o godz. 05:32 na stacji Grodzisko Dolne, w torze drugim, w km 163,654 linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk...	20
3.3.4	Poważny wypadek kolejowy zaistniały w dniu 04 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna.....	21
3.3.5	Poważny wypadek kolejowy zaistniały 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska - Dębica.....	23
3.3.6	Wypadek kolejowy zaistniały 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój w torze nr 1, w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście	25
3.3.7	Wypadek kolejowy zaistniały 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow).....	27
4.	Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2021 r.....	29
5.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych do 2021 r. na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	37

5.1 Zalecenia wydane w 2021 r., a opublikowane we wrześniu 2021 r. w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2020.....	37
5.2 Zalecenia wydane w 2022 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2021	41
6. Realizacja zaleceń wydanych w 2021 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)	43
6.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń.....	44
6.2 Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK)	68
7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2021 r.	69
8. Podsumowanie.....	71
ZAŁĄCZNIK „A” do Raportu Roczego za rok 2021 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2021 r.	76
ZAŁĄCZNIK „B” do Raportu Roczego za rok 2021 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.....	85

1. Wstęp

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji

Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją” lub „PKBWK”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów od dnia 17 kwietnia 2007 r.

Utworzenie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych uchylonej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei - Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102 zwanej dalej „Dyrektywą”. Zgodnie z art. 22 Dyrektywy Rzeczpospolita Polska zapewniła prowadzenie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów przez stały podmiot niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i decyzyjnie od władzy bezpieczeństwa, regulatora rynku kolejowego, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z funkcjonowaniem organu dochodzeniowego. Krajowym organem dochodzeniowym określonym Dyrektywą, zgodnie z prawem krajowym jest „Komisja”. Komisja jest w pełni niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym od podmiotów, o których mowa w art. 22 Dyrektywy i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącego.

Komisja działa na podstawie postanowień rozdziału 5a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą”.

Od dnia 1 listopada 2019 roku minister właściwy ds. wewnętrznych zapewnia budżet, a obsługę Komisji stanowi urząd obsługujący tego ministra (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - Dz. U. poz. 1979).

Z dniem wejścia w życie powyższej ustawy o zmianie ustawy stroną umów i porozumień zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu albo obsługującego go urząd, dotyczących funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, staje się odpowiednio minister właściwy do spraw wewnętrznych albo obsługujący go urząd.

Podstawowym zadaniem Komisji jest prowadzenie postępowania po każdym poważnym wypadku w transporcie kolejowym (zaistniałym na liniach kolejowych o szerokości torów do 300 mm, sieciach kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolejowego oraz bocznicach kolejowych), mającym oczywisty (negatywny) wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie tym bezpieczeństwem, jak stanowi art. 28e ust. 1 ustawy.

Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach, byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei, jak stanowi art. 28e ust. 2 ustawy. Decyzję o podjęciu

postępowania, o którym mowa wyżej, podejmuje Przewodniczący Komisji nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, jak stanowi art. 28e ust. 3a ustawy.

Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu innego niż powyżej przedstawiony, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania, w tym przypadku decyzję o podjęciu postępowania na podstawie art. 28e ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym, podejmuje Przewodniczący Komisji, nie mając określonego terminu.

Kolejną przesłanką do podjęcia decyzji o prowadzeniu postępowań w sprawie wypadków i incydentów jest ich zaistnienie w powtarzalnych sytuacjach spowodowanych podobnymi przyczynami. Każda decyzja o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu jest poprzedzona uwzględnieniem:

- wagi wypadku lub incydentu;
- czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu, jako całości;
- wpływu wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
- wniosków zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub państw członkowskich Unii Europejskiej.

W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję Kolejową Unii Europejskiej, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

W ramach swojej działalności Komisja prowadzi postępowania (dochodzenia), których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń, jak również określenie wniosków zapobiegawczych, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności.

Członkowie Komisji posiadają legitymacje uprawniające do wykonywania czynności, o których mowa w art. 28h ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wzór legitymacji określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 października 2020 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. U. poz. 1894).

Legitymację członkowi Komisji wydaje minister właściwy do spraw wewnętrznych.

W przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, komisja kolejowa przekazuje Komisji prowadzenie postępowania. PKBWK sporządza raport z prowadzonego postępowania zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/572

z dnia 24 kwietnia 2020 r. *dotyczącym struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych*, zwane dalej „*Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE)*”, które ustanowiło strukturę sprawozdań w odniesieniu do dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2 Dyrektywy (UE) 2016/798. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 roku), weszło w życie dnia 14 maja 2020 roku, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. W ustawie z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - art. 1 pkt 68 lit. a, Ustawodawca uchylił ust. 3 w art. 28l o brzmieniu: „3. *Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, zawartość raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów, uwzględniając skutki poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.*” Przeszło również obowiązywać rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. poz. 560), które obowiązywało do dnia wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r.

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. w skład Komisji wchodziło 9 członków stałych w tym Przewodniczący, dwóch Zastępców Przewodniczącego oraz Sekretarz Komisji.

Siedziba Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych znajduje się w budynku Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: ul. Chałubińskiego 4, budynek A, 00-928 Warszawa.

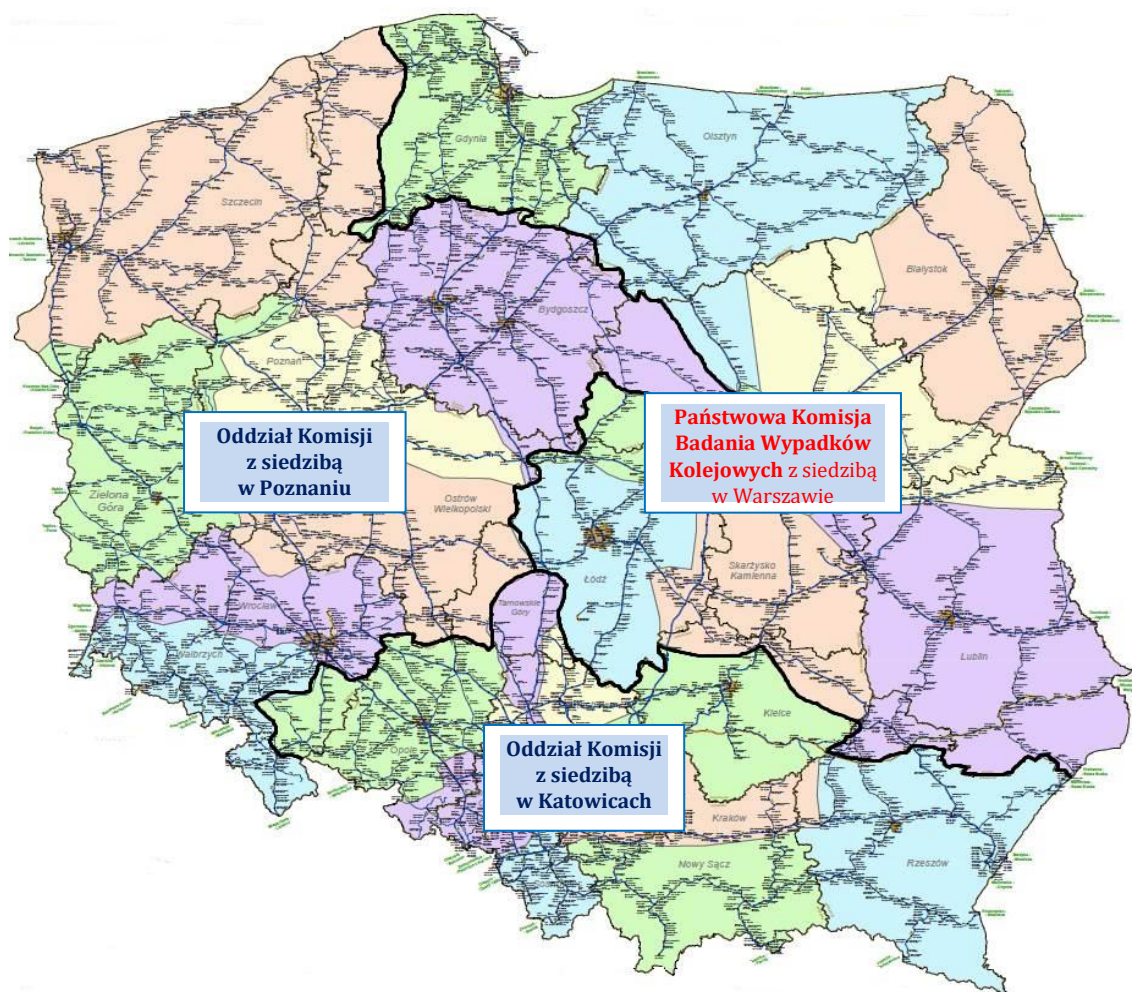
Na podstawie art. 28d ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020), Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wydał Zarządzenie nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 w sprawie *regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych* (zwany dalej Regulaminem Komisji), opublikowane w Dzienniku Urzędowym Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji pod poz. nr 2.

W załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. (poz. 2) zawarty jest *Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych*, obowiązujący od 31 stycznia 2020 r., określający kierunki działania Komisji, strukturę organizacyjną i zobowiązania Urzędu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie obsługi Komisji.

Zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 Regulaminu Komisji, Przewodniczący koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy Komisji, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.

Strukturę organizacyjną PKBWK określa Załącznik Nr 2 do ww. Zarządzenia:

1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych z siedzibą w Warszawie (5 etatów – członkowie stali):
 - a) Przewodniczący,
 - b) Zastępca Przewodniczącego do spraw badawczych,
 - c) Zastępca Przewodniczącego do spraw technicznych,
 - d) Sekretarz Komisji,
 - e) członek stały.
2. Oddział Komisji z siedzibą w Katowicach (4 etaty):
 - a) członek stały koordynujący pracę oddziału,
 - b) członkowie stali (3 etaty).
3. Oddział Komisji z siedzibą w Poznaniu (3 etaty):
 - a) członek stały koordynujący pracę oddziału,
 - b) członkowie stali (2 etaty).



Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2021 r. :

- siedziba Komisji w Warszawie - 4 członków stałych oraz 1 pracownik obsługi*) Komisji,

- oddział Komisji w Katowicach – 2 członków stałych,
- oddział Komisji w Poznaniu – 3 członków stałych.

*) obsługę Komisji zapewnia urząd ministra właściwego do spraw wewnętrznych, aktualnie · 1 pracownik MSWiA - zatrudniony · w siedzibie Komisji w Warszawie.

2. Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2021 r.

W 2021 r. Komisja prowadziła działalność związaną z zaistniałymi zdarzeniami w transporcie kolejowym, wykonując m.in. następujące czynności:

1. Analizę natychmiastowego zgłoszenia dotyczącego zaistniałego zdarzenia przekazanego przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy.

Celem analizy wstępnej było ustalenie skutków zaistniałego zdarzenia, (okoliczności, przyczyny, poszkodowanych, strat oraz innych ważnych danych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia). Był to zakres czynności wykonywanych przez członków Komisji, pod nadzorem Przewodniczącego Komisji.

Wstępne informacje dotyczące zaistniałego zdarzenia były przekazywane Przewodniczącemu Komisji.

2. Decyzję w sprawie wyjazdu członków Komisji na miejsce zaistniałego zdarzenia, celem dokonania oględzin, podejmował Przewodniczący Komisji.
3. Bezpośredni udział członka Komisji w oględzinach miejsca zdarzenia w obecności przewodniczącego komisji kolejowej – stosowany był przede wszystkim przy zdarzeniach, w których istniało podejrzenie, że do powstania zdarzenia przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego i wymaga on analizy oraz ewentualnych działań korekcyjnych lub zaistniały inne przesłanki wskazujące na konieczność podjęcia postępowania - zgodnie z art. 28e ust. 2a i 3 ustawy o transporcie kolejowym. Z oględzin miejsca zdarzenia członkowie sporządzali notatki, przedkładając je wraz z wnioskami do Przewodniczącego PKBWK.
4. Zebrane i przekazane informacje wstępne tj. rodzaj zdarzenia i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ciężko ranne oraz straty materialne, umożliwiły Przewodniczącemu Komisji ocenić konieczność wydania decyzji o podjęciu postępowania w sprawie zaistniałego zdarzenia.
5. Badanie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu wykonywał Zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji.
6. Prowadzenie postępowania przez Zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji – następuje przez wyznaczenie kierującego Zespołem badawczym, a następnie w porozumieniu z nim ustalanie składu Zespołu badawczego spośród członków stałych

i doraźnych Komisji. Zespół badawczy Komisji przeprowadzał czynności mające na celu ustalenie okoliczności i przyczyny zdarzeń, przygotowanie dokumentacji opisującej proces postępowania, niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej badanie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Kierujący Zespołem badawczym wyznaczał i koordynował czynności wykonywane przez osoby wchodzące w skład tego zespołu oraz był odpowiedzialny za prawidłowość przeprowadzonych czynności. Zadania oraz zakres szczegółowy czynności określa Regulamin Komisji. Powyższe czynności wykonywane były pod nadzorem Przewodniczącego Komisji.

Komisja wydawała zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom w trakcie trwania postępowania.

Zakres planu prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy, uzależniony był każdorazowo od wniosków, jakie zamierzała uzyskać Komisja w celu poprawy bezpieczeństwa. W 2021 r. raporty były sporządzane przez Zespoły badawcze Komisji w oparciu o postanowienia *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE)*.

Prowadzone postępowanie było zamykane podczas posiedzeń Komisji, na których ostateczna wersja projektu Raportu była przyjmowana uchwałą Komisji, po przyjęciu lub odrzuceniu uwag podmiotów wymienionych w ust. 2 art. 28k ustawy.

W 2021 r. Przewodniczący Komisji Pan Tadeusz Ryś podjął decyzje o przejęciu postępowania i prowadzenia przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski;
- 2) incydentu kolejowego zaistniałego 5 lutego 2021 r. o godz. 09:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle – Opole Groszowice;
- 3) wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. o godz. 05:32 na stacji Grodzisko Dolne, w torze drugim, w km 163,654 linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk;
- 4) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 04 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna;
- 5) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica;
- 6) wypadku kolejowego zaistniałego 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój w torze nr 1, w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście;

- 7) wypadku kolejowego zaistniałego 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow);
- 8) incydentu kategorii C57 zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 3:54 na stacji Leszczyny, na nastawni „Lsz” w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza – kontynuacja postępowania podjętego w 2020 r.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję przedstawia się następująco:

- postępowania wymienione w pozycjach od 1 do 7 zostały zakończone przez Zespoły badawcze Komisji, a opracowane „Raporty” z postępowań zostały przyjęte uchwałami Komisji i opublikowane,
- postępowanie wymienione w pozycji 8, z uwagi na wniosek zarządcy infrastruktury z dnia 09 września 2020 r. oraz wagę i wpływ na bezpieczeństwo odnoszące się do systemu - jako całości, podjęte przez PKBWK decyzją Przewodniczącego Komisji nr PKBWK.7.2020 z dnia 01.10.2020 r. - było nadal kontynuowane przez powołany Zespół badawczy Komisji.

Szczegółowe informacje dotyczące prowadzonych postępowań w sprawie tych zdarzeń zamieszczono w dalszej treści raportu.

Ponadto Komisja zakończyła 4 postępowania podjęte w sprawie zdarzeń zaistniałych w 2020 r. i sporządziła raporty, które zostały opublikowane na stronie internetowej.

7. Informowała podmioty wymienione w art. 28k ust. 2 ustawy o prowadzonym postępowaniu w sprawie zdarzenia i jego przebiegu, umożliwiając im przedkładanie opinii w sprawie postępowania i wnoszenie uwag.
8. Komisja współpracowała z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, m.in. z Drážní Inspekce – organem dochodzeniowym w Czechach, jak stanowi art. 28j ustawy.
9. Komisja uczestniczyła w programie wzajemnych ocen realizowanych w ramach współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej m.in. w Chorwacji, jak stanowi art. 28ja ustawy.
10. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła „Ewidencję Zdarzeń Kolejowych (EwZd)”.
11. W 2021 roku odbywały się wspólne oględziny zaistniałych zdarzeń kolejowych, wykonywane przez członków komisji kolejowych i członków Komisji m.in. w zakresie przeprowadzania pomiarów i badań, analizy dokumentacji.

W trakcie badania przyczyny i okoliczności zdarzenia, Komisja z udziałem komisji kolejowej, uczestniczyła w posiedzeniach w przedmiotowej sprawie.

12. Istotnymi czynnikami mającymi wpływ na funkcjonowanie Komisji były:

- Współpraca - między organami działającymi równolegle i niezależnie z wzajemnym poszanowaniem kompetencji w związku z zaistnieniem zdarzenia kolejowego, oparta na „Porozumieniu z dnia 27 czerwca 2014 roku zawartym pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych i Prokuratorem Generalnym”. Porozumienie ma zastosowanie również do współpracy z Policją, ABW, Żandarmerią Wojskową oraz Strażą Graniczną (zgodnie z definicją organu prowadzącego postępowanie karne - w § 1 pkt 5 Porozumienia). Wszystkie zapisy odnoszące się do praw PKBWK mają zastosowanie również do komisji kolejowej.
- Porozumienie z dnia 16 grudnia 2014 roku pomiędzy Komendantem Głównym Policji oraz Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych zawarte w celu określenia zasad współpracy w zakresie wzajemnego wspierania działań podejmowanych na płaszczyźnie organizowanych i prowadzonych przez nie przedsięwzięć o charakterze szkoleniowym.
- Porozumienie z dnia 3 czerwca 2016 roku zawarte pomiędzy Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych a Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym Rzeczypospolitej Polskiej. Celem zawartego porozumienia są wspólne działania stron na rzecz rozwoju i zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz wymiana informacji i doświadczeń w zakresie pracy komisji kolejowych.

Powyższe Porozumienia dostępne są na stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/mswia>

zakładka: Co robimy → Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych: → Akty prawne i dokumenty.

- W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia, jakości systemu badania zdarzeń oraz podniesienia stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Komisja organizuje szkolenia dla Prokuratury i Policji. Członkowie Komisji uczestniczą w organizowanych przez inne podmioty szkoleniach, konferencjach, seminariach, spotkaniach, posiedzeniach plenarnych, zespołach roboczych, warsztatach, spotkaniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej oraz podmioty prowadzące postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

3. Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy

Obowiązek natychmiastowego zgłaszania Komisji oraz Prezesowi UTK poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych wynikał z art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast obowiązek pisemnego zawiadomienia o zdarzeniu przez zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej właściwego dla miejsca zdarzenia wynikał z § 7 ust. 1-5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 369). Przepisy krajowe określają podział zdarzeń kolejowych w transporcie kolejowym na następujące ich rodzaje:

- 1) **poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: z przynajmniej **jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami** (ciężko ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności ciała lub rozstroju zdrowia i w wyniku tego przebywająca w szpitalu dłużej niż 24 h), lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek, na co najmniej 2 miliony euro;
- 2) **wypadek** – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - kolizje,
 - wykolejenia,
 - zdarzenia na przejazdach,
 - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - pożar pojazdu kolejowego;
- 3) **incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z **ruchem kolejowym** i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Ww. określenia rodzaju zdarzeń (poważnego wypadku, wypadku i incydentu) zostały zdefiniowane wg przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

W okresie od 01 stycznia do 31 grudnia 2021 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 2403 zdarzeń kolejowych wg kwalifikacji przyczyny bezpośredniej wynikającej z rozporządzenia Ministra

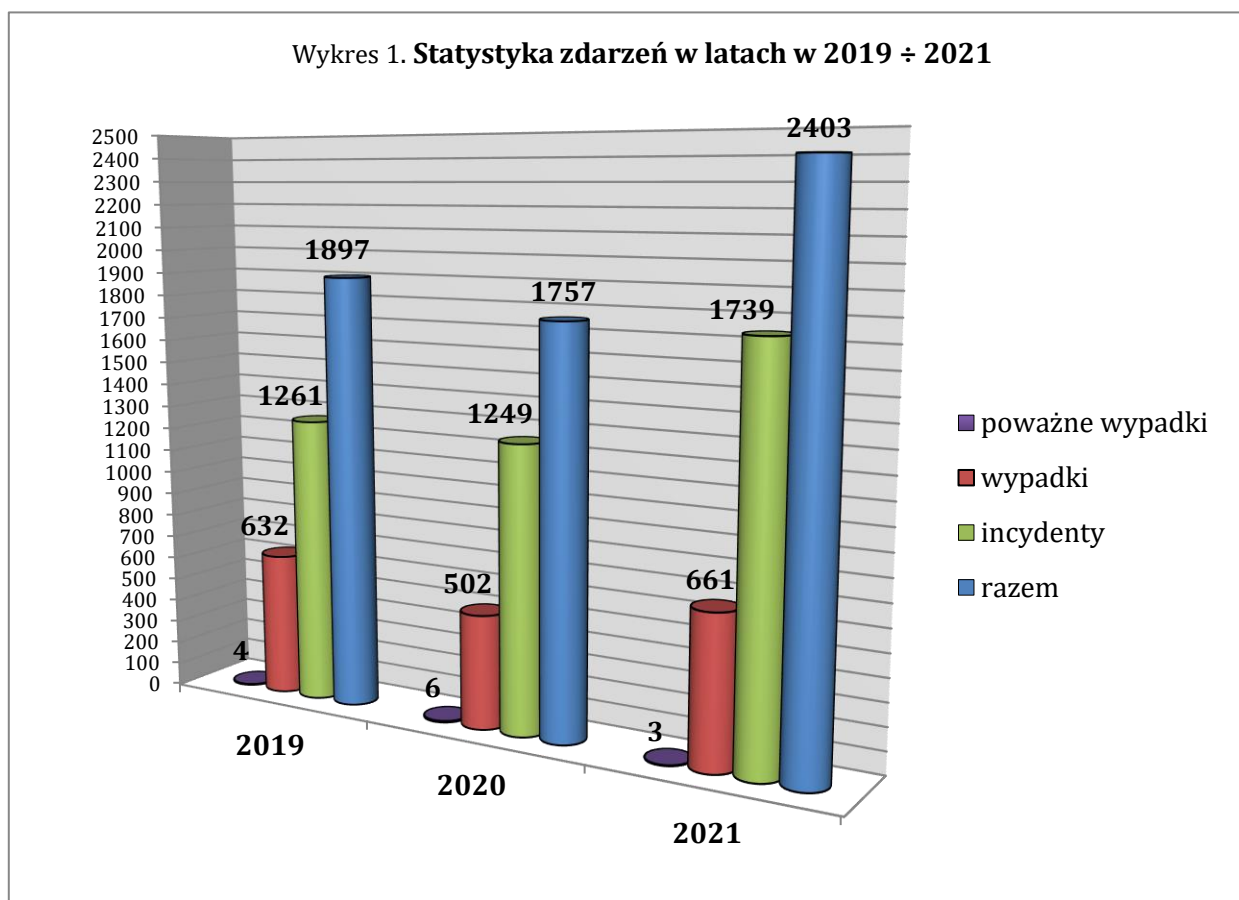
Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, z czego: 3 poważne wypadki, 661 wypadków i 1739 incydentów.

Liczbę i strukturę zdarzeń z podziałem na rodzaje przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2021 r. w stosunku do roku 2020.

Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent)	2020	2021	Zmiana 2021/2020
PW (kat. A)	6	3	-50,0%
W (kat. B)	502	661	+31,7%
I (kat. C)	1249	1739	+39,2%
Łączna liczba zdarzeń kolejowych	1757	2403	+36,8%

Poniższy wykres przedstawia zestawienie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zaistniałych w latach 2019, 2020 i 2021.



Zdarzenia na bocznicach kolejowych w 2021 r. – łącznie do ewidencji (EwZd) prowadzonej w PKBWK, zostało zgłoszonych 180 zdarzeń kolejowych (w tym: 149 wypadków i 31 incydentów).

Tabela poniżej przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w zdarzeniach zaistniałych w 2021 r. w stosunku do roku 2020 (opracowanie na podstawie dokumentów przekazanych przez obowiązane podmioty).

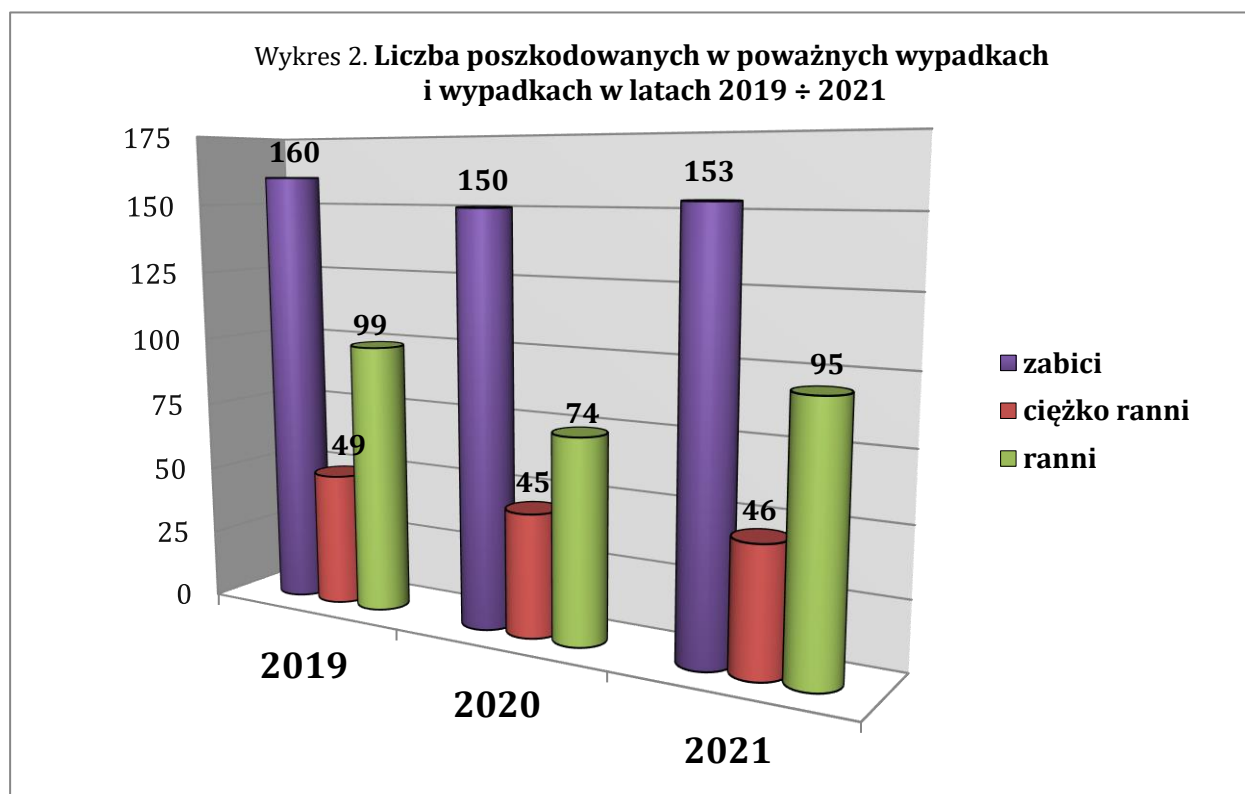
Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2021 r. w stosunku do roku 2020.

Poszkodowani ^{*)}	2020	2021	Zmiana 2021/2020
Zabici	150 ^{**)}	153 ^{**)}	+2,0%
Ciężko ranni	45 ^{**)}	46 ^{**)}	+2,2%
Ranni	74 ^{**)}	95 ^{**)}	+28,4%

^{*)} Poszkodowani: zabici, ciężko ranni i ranni (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. do dnia 19 sierpnia 2022 r.), nie uwzględniono poszkodowanych zakwalifikowanych w decyzjach prokuratora, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

^{**)} Statystyka (dane liczbowe): zabitych, ciężko rannych i rannych wykazane na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.

Poniższy wykres przedstawia zestawienie liczby poszkodowanych: zabitych, ciężko rannych i rannych, w zdarzeniach zaistniałych w latach 2019, 2020 i 2021, sporządzony na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.

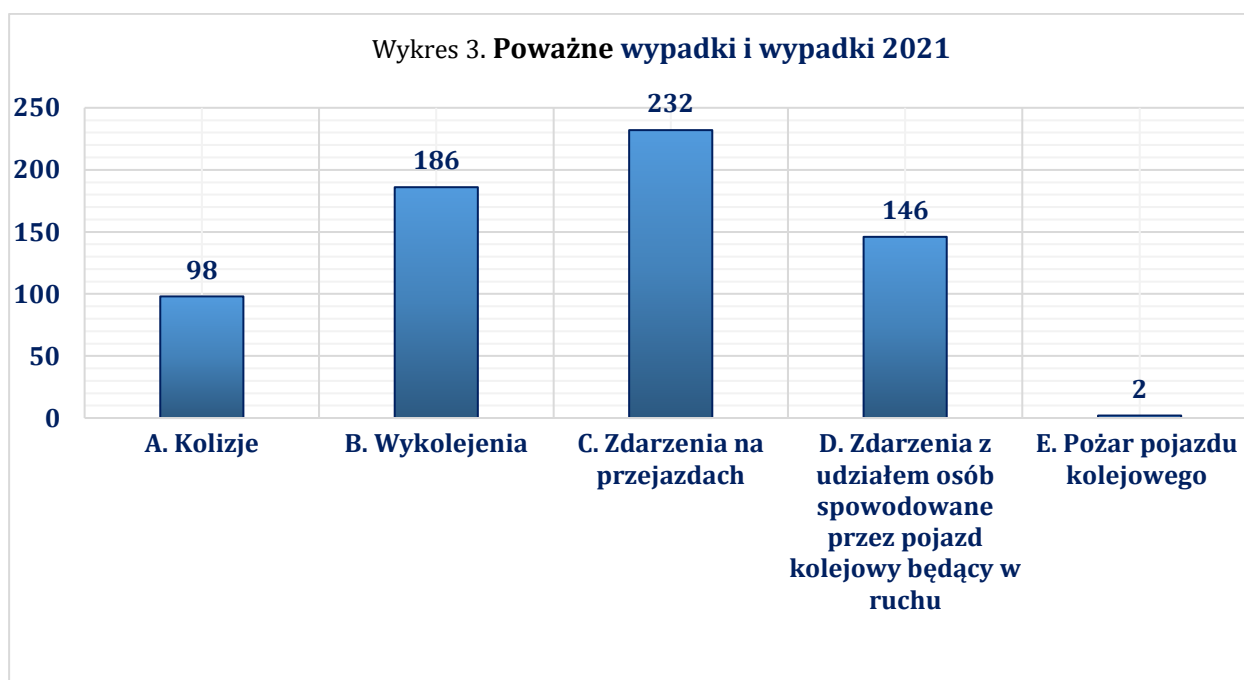


3.2 Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy

Przypisanie zdarzeń zaistniałych w 2021 r. do odpowiednich rodzajów, dokonane przez PKBWK, przedstawiają poniższe wykresy:

a) poważne wypadki i wypadki

- A. Kolizje – 98
- B. Wykolejenia – 186
- C. Zdarzenia na przejazdach – 232
- D. Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – 146
- E. Pożar pojazdu kolejowego – 2.



b) incydenty

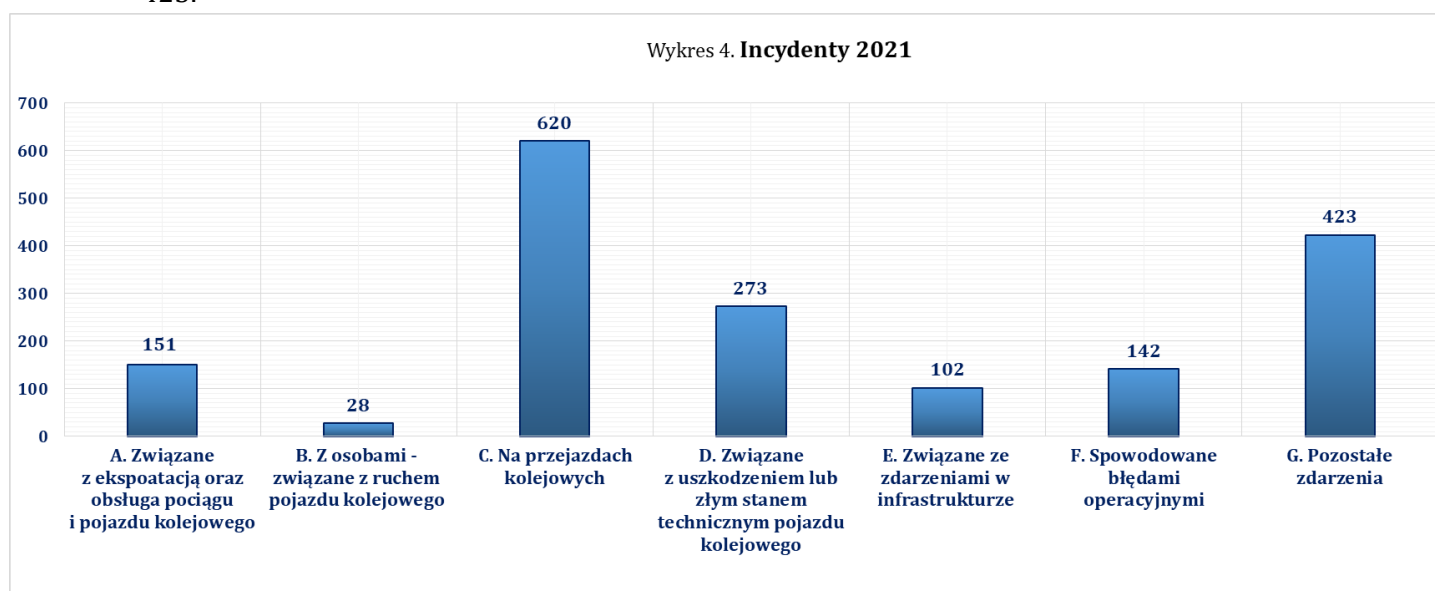
- A. Zdarzenia (incydenty) związane z **eksploatacją oraz obsługą pociągu i pojazdu kolejowego** (w tym: *) incydenty kategorii: C44 – 137, C45 – 6, C46 – 4, C47 – 4).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 151
- B. Zdarzenia z **osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego**, bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska (tj. *) incydenty kategorii C65 – 28).
- C. Zdarzenia (incydenty) **na przejazdach kolejowych** - niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. *) incydenty kategorii C66 – 122); złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu (tj. *) incydenty kategorii C64 – 498).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 620
- D. Zdarzenia (incydenty) związane z **uszkodzeniem lub złym stanem technicznym pojazdu kolejowego** oraz pożarem (w tym: *) incydenty kategorii: C53 – 30, C54 – 226, C55 – 17).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 273

E. Zdarzenia (incydenty) związane **ze zdarzeniami (zakłóceniami) w infrastrukturze** (uszkodzenia, nieprawidłowe zadziałanie urządzeń, najechanie na przeszkodę oraz pożar w obiekcie lub w pobliżu toru, tj. *) incydenty kategorii: C51 – 42, C52 – 5, C57 – 1, C60 – 54). Liczba incydentów ww. kategoriach: 102

F. Zdarzenia (incydenty) spowodowane **błędami w operacjach związanych z drogą przebiegu** (wyprawieniem, uruchomieniem, przyjęciem pociągu lub pojazdu kolejowego) oraz przygotowaniem pociągu do jazu (tj. *) incydenty kategorii: C41 – 2, C42 – 2, C43 – 96, C48 – 3, C50 – 39). Liczba incydentów ww. kategoriach: 142

G. Pozostałe zdarzenia:

niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego, klęski żywiołowe, złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu, kradzież ładunku z pociągu itp., rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów, oraz inne przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie (tj. *) incydenty kategorii: C59 – 4, C62 – 16, C64 – 87, C68 – 281, C69 - 35). Liczba incydentów ww. kategoriach: 423.



*) incydenty kategorii - oznaczenie zgodne z kwalifikacją przyczyny bezpośredniej, zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 r. poz. 369)

3.3 Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2021 r.

3.3.1 Poważny wypadek kolejowy zaistniały 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski

- W wyniku zdarzenia śmierć na miejscu poniósł użytkownik przejazdu – kierowca samochodu ciężarowego. Nie doszło do uszczerbku na zdrowiu pracowników przewoźnika kolejowego oraz pasażerów pociągu.
- Zniszczony samochód ciężarowy Mercedes-Benz Atego. Samochód był bez ładunku. Nie doszło do uszkodzenia rzeczy i bagaży przewożonych w pociągu. Uszkodzenie czoła pojazdu kolejowego SA139-006.



Zdjęcie 1 - Widok miejsca zdarzenia (materiał własny PKBWK)

Podczas jazdy pociągu relacji Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, na przejeździe niewyposażonym w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu, kierujący samochodem ciężarowym z przyczepą wjechał bezpośrednio przed czoło autobusu szynowego jadącego, jako pociąg pasażerski. Pojazd drogowy wjechał na przejazd z lewej strony jadącego pociągu. Skutkowało to zderzeniem pociągu z pojazdem drogowym. Autobus szynowy uderzył w prawy bok kabiny samochodu ciężarowego. W wyniku tego uderzenia i działających sił kierowca samochodu ciężarowego wypadł z kabiny ponosząc śmierć na miejscu zdarzenia. Samochód ciężarowy został zniszczony i odrzucony na lewą stronę toru w taki sposób, iż kabina wraz z skrzynią ładunkową pozostała się w skrajni toru, a przyczepa zablokowała drogę. Pojazd kolejowy nie uległ wykolejeniu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 12 lutego 2021 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-10018**.

Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania w celu poprawy bezpieczeństwa:

- Dla zarządcy drogi gminnej zostało ponowione zalecenie o uzupełnienie brakujących znaków podczas komisyjnego sprawdzenia warunków widoczności na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D w km 10,196.
- Przewodniczący PKBWK w dniu 01 września 2021 wydał zalecenie stałego ograniczenia prędkości biegu pociągów do 60 km/h w obu kierunkach na odcinku 550 metrów przed przejazdem kolejowo-drogowym kat. D w km 10,196 z powodu trudności przejazdu przez przejazd, w wyniku niedostosowania szerokości drogi dojazdowej do szerokości pomostu przejazdu.

Powyższe ograniczenie prędkości winno obowiązywać do czasu dostosowania szerokości drogi na „dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego” do szerokości przejazdu i utwardzenia na całej szerokości (odcinek drogi minimum o długości 30 m mierzony po osi drogi z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego od punktów krańcowych przejazdu - cytując § 3 pkt 2 powyższego rozporządzenia).

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 05/2021 (dnia 14 października 2021 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

- 1) Zarządca drogi, Burmistrza Miasta Trzciel podejmie działania zmierzające do niezwłocznego usuwania, wskazanych we wnioskach zarządcy infrastruktury kolejowej, nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie badań diagnostycznych lub podczas kontroli na przejazdach.
- 2) Przewoźnik kolejowy POLREGIO sp. z o.o. dokona sprawdzenia we wszystkich pojazdach kolejowych, będących w użytkowaniu spółki, poprawności działania zainstalowanych rejestratorów przedpola jazdy oraz podejmie właściwe działania mające na celu zapewnienie sprawności technicznej tych rejestratorów.
- 3) Zarządca drogi gminnej klasy L wraz z zarządcą infrastruktury kolejowej dostosują dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego, na długości minimum 34 m, do szerokości 2 x 2,75 metra (wg postanowień § 15 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.). Obecna szerokość drogi spełnia wymagania §14 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia, która jest dopuszczalna na czas etapowania budowy lub przy przebudowie drogi.
- 4) Zarządca infrastruktury kolejowej utrzyma ograniczenie prędkości pociągów do 60 km/h do czasu dostosowania szerokości drogi dojazdowej do szerokości pomostu przejazdu.

3.3.2 Incydent kolejowy zaistniały 5 lutego 2021 r. o godz. 09:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle – Opole Groszowice

- W wyniku zdarzenia żadna z osób nie została poszkodowana.
- W wyniku zdarzenia nie wystąpiły uszkodzenia taboru kolejowego, infrastruktury oraz środowiska.



Zdjęcie 2 - Widok miejsca zdarzenia (źródło: PKBWK)

Pociąg nr 844000 relacji Szczecin Port Centralny - Chałupki przewoźnika kolejowego PKP Cargo S.A. wjeżdżał do stacji Gogolin na sygnał zezwalający na semaforze Z1/2 po utwierdzonej drodze przebiegu, realizując przebieg z2 6. Jazda tego pociągu odbywała się po niewłaściwie przygotowanej drodze przebiegu. Nieprawidłowo nastawiona zwrotnica rozjazdu nr 42 (niezależniona w przebiegu) kierowała na rozjazd nr 39ab, a następnie w kierunku niezelektryfikowanego toru bocznego nr 8 zamiast na tor główny dodatkowy 6. Maszynista po zauważeniu niewłaściwie

przygotowanej drogi przebiegu wdrożył hamowanie nagłe i opuścił pantografy. Czoło pociągu nr 844000 zatrzymało się za zwrotnicą rozjazdu nr 39ab na torze nr 8 w km 22,455.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 19 lutego 2021 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-10022**.

Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania w celu poprawy bezpieczeństwa:

W dniu 26 lutego 2021 r. Przewodniczący Komisji wydał zalecenie podjęcia przez Zakład Linii Kolejowych w Opolu następujących działań w celu poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w odniesieniu do stacji Gogolin:

1. Wykonanie na nastawni wykonawczej Gg2 stacji Gogolin tablicy kluczy czynnych i umieszczenie jej w miejscu widocznym dla personelu obsługi.
2. Sporządzenie tekstu jednolitego Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót nr 12/2018 na terenie PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Opolu.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 06/2022 (z dnia 21 lipca 2022 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

- 1) Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu:
 - a) zwiększenie nadzoru przez Centrum Realizacji Inwestycji nad wykonawcami robót w ramach prowadzonych inwestycji.
 - b) poprawę jakości i dogłębności odbiorów technicznych poszczególnych faz robót w zakresie sprawdzania zgodności dokumentacji projektowej ze stanem na gruncie.
 - c) ujęcie w tematyce szkoleń dla personelu obsługi posterunków ruchu zagadnień związanych z prowadzeniem ruchu pociągów na stacji i przyległych szlakach w trakcie obowiązywania obostrzeń, telefonicznego zapowiadania pociągów na szlakach, telefonicznego polecenia i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu na stacji.
- 2) Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach nadzoru nad prowadzonymi inwestycjami poszerzy zakres kontroli w zakresie zgodności realizowanych faz z dokumentacją w szczególności w trakcie zmian pomiędzy kolejnymi przejściowymi fazami robót inwestycyjnych związanymi z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
- 3) Po zakończeniu każdego etapu prowadzonej inwestycji zawierającej fazy należy sporządzać nowy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów podczas wykonywania robót na terenie PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych, który będzie kontynuacją danego zadania inwestycyjnego.

3.3.3 Wypadek kolejowy zaistniały 26 lutego 2021 r. o godz. 05:32 na stacji Grodzisko Dolne, w torze drugim, w km 163,654 linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk

- W wyniku zaistniałego zdarzenia zostały ranne 4 osoby, tj. maszynista lokomotywy jadącej luzem oraz 3 pasażerów pociągu pasażerskiego.
- Wystąpiły również straty materialne, tj. poważne uszkodzenie lokomotyw EU160-010 i 6Dg-140 oraz 3 wagonów osobowych o nr: 50512978054-8, 50513978045-4 i 50512978062-1, a także uszkodzony napęd zwrotnicowy.



Zdjęcie 3 - Widok miejsca i skutków zdarzenia (materiał własny PKBWK)

Kolizja dwóch pociągów – podczas jazdy do stacji Leżajsk pociągu MPE38100 przewoźnika PKP Intercity S.A. prowadzonego lokomotywą EU160-010 po zorganizowanej drodze przebiegu bez zatrzymania K1 -C od semafora K1 do semafora C torem głównym zasadniczym drugim na stacji Grodzisko Dolne, z toru głównego dodatkowego czwartego, po nieprzygotowanej drodze przebiegu, bez wymaganego zezwolenia, przy nadającym sygnal „stój” semaforze wyjazdowym D2 na tor drugi wyjechał pociąg LSS335064 – (lokomotywa 6Dg-140 luzem przewoźnika Lotos Kolej Sp. z o.o.). Wyjeżdżająca lokomotywa 6Dg-140 spowodowała rozprucie zwrotnicy rozjazdu nr 6 i wjechała na tor drugi bezpośrednio przed pociąg pasażerski MPE38100 nie dokonując automatycznej zmiany nadawanego sygnału na semaforze C „wolna droga” na sygnał „stój” ze względu na typ urządzeń. Maszynista pociągu MPE38100 widząc znajdującą się przed pociągiem lokomotywę, wdrożył nagłe hamowanie. Pomimo tego doszło do kolizji, tj. najechania pociągu pasażerskiego na pociąg towarowy jadący po tym samym torze w tym samym kierunku.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 12 marca 2021 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-10030**.

Nie zachodziła potrzeba wydawania zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania.

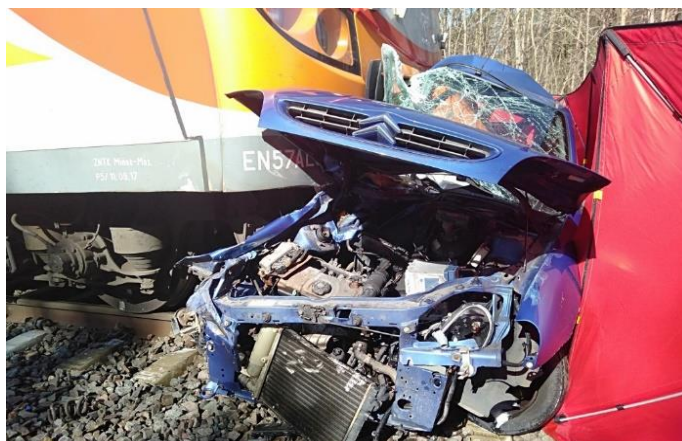
Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 02/2022 (z dnia 09 marca 2022 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

- 1) Zarządcy infrastruktury spowodują, że dyżurni ruchu w przypadku, gdy udzielać będą informacji prowadzącym pojazdy kolejowe o konieczności przepuszczenia pociągów, powinni informować ich na bieżąco o zmianie organizacji ruchu na stacji.
- 2) Dla zapewnienia widoczności semafora D na stacji Grodzisko Dolne PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przestawi słup sieci trakcyjnej lokata 163-44 w rejonie okręgu nastawczego GD1.

- 3) Zarządcy infrastruktury wykonają nadzwyczajne sprawdzenie widoczności semaforów kształtowych w porze dziennej i nocnej na stacjach z siecią trakcyjną w torach głównych zasadniczych i dodatkowych.
- 4) Przewoźnicy kolejowi podejmą działania odnośnie poprawy bezpieczeństwa pasażerów w pociągach poprzez odpowiednie zamocowanie stolików w wagonach bez- przedziałowych pasażerskich gwarantując bezpieczeństwo podróży.
- 5) Zarządca infrastruktury zrealizuje zalecenie określone w protokole z badań diagnostycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (Protokół nr IZATA-I/3-22-068/2019 z dnia 21.06.2021) o treści: „Przewidzieć remont urządzeń srk, wymianę semaforów kształtowych na świetlne oraz zabudowę blokady Eap na przyległych szlakach do stacji Tryńcza-Leżajsk”.
- 6) W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów w przebiegach a¹ b² i a² ₃ PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przywróci stan techniczny infrastruktury na stacji Grodzisko Dolne do aktualnie istniejącej dokumentacji technicznej.
- 7) Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury wprowadzą regulacje wewnętrzne w zakresie ograniczenia korzystania z urządzeń multimedialnych niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przez drużyny pociągowe i personel obsługi posterunków ruchu w czasie pracy, utrudniającym prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych oraz ujmą to zagadnienie w programie pouczeń okresowych.
- 8) Przewoźnik kolejowy LOTOS Kolej Sp. z o. o. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowanego do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących przedpole jazdy – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK – Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku.

3.3.4 Poważny wypadek kolejowy zaistniały w dniu 04 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna

- W wyniku zdarzenia kierujący pojazdem drogowym poniósł śmierć na miejscu.
- Zniszczeniu uległ samochód osobowy Citroen Saxo oraz uszkodzony został pojazd kolejowy EN57ALc-2207.



Zdjęcie 4 - Obraz skutków zdarzenia (źródło: PKBWK)

Podczas jazdy pociągu relacji Poznań Główny – Piła Główna, na przejeździe kat. D (niewyposażonym w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu), kierujący pojazdem drogowym (samochodem osobowym Citroen Saxo) wjechał bezpośrednio przed czoło elektrycznego zespołu trakcyjnego

EN57ALc-2207 przewoźnika kolejowego POLREGIO sp. z o.o. jadącego, jako pociąg pasażerski ROJ 78471. Pojazd drogowy wjechał na przejazd kolejowo-drogowy z lewej strony jadącego pociągu. Skutkowało to kolizją pociągu z pojazdem drogowym. Pojazd kolejowy uderzył w prawy bok samochodu osobowego. W wyniku uderzenia samochód był pchany aż do całkowitego zatrzymania pociągu. Kierujący pojazdem drogowym poniósł śmierć na miejscu zdarzenia. Pojazd kolejowy nie uległ wykolejeniu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 12 kwietnia 2021 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-10041**.

Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania w celu poprawy bezpieczeństwa:

W dniu 13 kwietnia 2021 r. Przewodniczący PKBWK pismem nr PKBWK.4631.4.2.2021 skierowanym do Prezesa PKP PLK S.A. zalecił w odniesieniu do przejazdu kolejowo-drogowego w km 30,453 linii nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna:

- 1) wprowadzić ograniczenia prędkości pociągów $V_{ogr} = 60\text{km/h}$ na długości odcinków L linii kolejowej dla tego przejazdu kolejowo-drogowego w obu kierunkach i dokonać zabudowy wskaźników W6b stosownie do tej prędkości i pozostawić na drodze publicznej znaki B-20 „stop”. Powyższe ograniczenie prędkości winno obowiązywać do czasu przebudowy układu drogowego lub podwyższenia kategorii przejazdu kolejowo-drogowego,
- 2) dokonać pomiaru trójkątów widoczności czoła pociągu (z sygnałem Pc-1) z wykorzystaniem pojazdu kolejowego z napędem przy udziale członków Zespołu badawczego Komisji. Pomiar ten między innymi będzie warunkował utrzymanie lub zmianę prędkości V_{ogr} jak stanowi Załącznik 3 część B pkt 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.),
- 3) podjąć działania zmierzające do nadzwyczajnego pomiaru natężenia ruchu drogowego i kolejowego w celu obliczenia iloczynu ruchu, jak stanowi pkt 8 Załącznika nr 1 do rozporządzenia, o którym mowa w pkt 2.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 01/2022 (z dnia 23 lutego 2022 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

- 1) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w celu zapewnienia bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego zrealizuje ustalenia dotyczące podwyższenia kategorii przejazdu wynikające z Protokołu nr IZ16KI.505.36.2021 z dnia 20.04.2021 r.
- 2) Zarządcy infrastruktury podejmą działania w zakresie skuteczności nadzoru nad realizacją procedur SMS lub przepisów wewnętrznych. W przypadku zmian parametrów linii kolejowej dotyczących zwiększenia prędkości pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych należy przeprowadzać ocenę znaczenia zmiany indywidualnie dla każdego ze skrzyżowań w poziomie szyn.
- 3) Zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu poprawę, jakości i dogłębności kontroli, badań diagnostycznych i sposobu pomiarów trójkąta widoczności przejazdów

kolejowo-drogowych. Podczas pomiarów trójkątów widoczności należy brać pod uwagę fakt, że widoczność czoła pociągu z 5 metrów od skrajnej szyny musi być ciągła (nieprzesłonięta przez jakiegokolwiek obiekt w trakcie zbliżania się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego) i musi obejmować latarnie sygnałowe jego czoła. W przypadku niezachowania tego warunku, należy ograniczyć prędkość pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3.3.5 Poważny wypadek kolejowy zaistniały 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska - Dębica

- W wyniku wjechania samochodu osobowego Citroen Nemo bezpośrednio przed nadjeżdżający wózek motorowy WM-15A/PRT-00 śmierć na miejscu zdarzenia poniósł kierujący samochodem.
- Samochód uległ całkowitemu zniszczeniu, natomiast wózek motorowy WM-15A/PRT-00 Nr 02 uległ uszkodzeniu od strony kabiny A.



Zdjęcie 5. Obraz skutków zdarzenia (źródło: PKBWK)

W dniu 15.06.2021 r. o godz. 10:05 w stacji Kochanówka Pustków, w ciągu drogi powiatowej Brzeźnica - Krownice Nr 1283R, na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C z samoczynnym systemem przejazdowym (ssp) nie przekazany do eksploatacji, kierujący samochodem osobowym Citroen Nemo nie zastosował się do znaku B20 „stop” oraz linii zatrzymania P-12 i wjechał na przejazd z prawej strony patrząc z kierunku jazdy nadjeżdżającego pociągu ZNS 339009 relacji Rzeszów Główny - Kochanówka Pustków. Pociąg ten, jako pociąg inspekcyjny był prowadzony pojazdem kolejowym WM 15A/PRT-00 nr 02. W wyniku wjazdu pojazdu drogowego nastąpiło najechanie pociągu na samochód Citroen Nemo, który został zakleszczony pod lewym zderzakiem pojazdu kolejowego i był pchany przez pociąg na odległość 17 metrów, do miejsca zatrzymania czoła pociągu. Czoło pociągu zatrzymało się w km 313,345.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 23 czerwca 2021 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-10075**.

Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania w celu poprawy bezpieczeństwa:

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami w oznakowaniu przejazdu, Przewodniczący PKBWK w dniu 14.07.2021 roku zalecił podjęcie przez Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy następujących działań w celu poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i drogowym w odniesieniu do przejazdu:

- 1) oznakowanie przejazdu kolejowo-drogowego w km 313,328 linii kolejowej nr 25 na dojazdach drogi powiatowej nr 1283R Brzeźnica – Krownice do przejazdu znakami P-12 i B-20 zgodnie z przepisami,
- 2) wprowadzenie ograniczenia prędkości dopuszczalnej do 50 km/h na drodze nr 1283R na dojazdach do przejazdu w związku z występowaniem zwiększonego ryzyka wypadków związanym z nadmierną prędkością,
- 3) do czasu wprowadzenia ograniczenia prędkości ustawić na dojazdach do przejazdu znaki A-7 z tabliczkami z napisem „Stop” i podaniem odległości od miejsca umieszczenia znaku B-20.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 05/2022 (z dnia 31 maja 2022 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

- 1) Zarządcy infrastruktury kolejowej ujmą w przepisach wewnętrznych obowiązek odwrócenia przejazdowych sygnalizatorów drogowych i ich zasłonięcia w taki sposób, aby komory nie były widoczne dla użytkowników przejazdu w przypadku, gdy sygnalizatory są zabudowane, lecz nie zostały jeszcze oddane do eksploatacji.
- 2) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów skutecznej kontroli nad prawidłowością wykonywania badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych. W odniesieniu do przejazdów kolejowo-drogowych, po których odbywa się ruch drogowy, obowiązek realizacji okresowych badań diagnostycznych spoczywa na zarządcy infrastruktury kolejowej.
- 3) Dysponenci pojazdów specjalnych bezwzględnie wdrożą niezrealizowane zalecenia zawarte w Raportach PKBWK: - Zalecenie nr 3 z Raportu Nr PKBWK/05/2018: „PKP PLK S.A. doposaży pojazdy pomocnicze modernizowane, poddawane przeglądom poziomów utrzymania P4 i P5, jak również pojazdy nowo zakupione, w rejestratory pokładowe parametrów jazdy (rejestrujące, co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „bacność”)", - Zalecenie nr 4 z Raportu Nr PKBWK/03/2020: „Rozszerza się zalecenia nr 1 i 3 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wskazane w Raporcie Nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godzinie 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 szlaku Śniadowo – Łapy, w torze szlakowym nr 1 linii kolejowej nr 36 Ostrołęka – Łapy, odnoszące się do wyposażenia pojazdów pomocniczych w elementy odblaskowe poprawiające widoczność pojazdu z boku, oraz w rejestrator pokładowy parametrów jazdy (rejestrujący, co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „bacność”) na pojazdy specjalne”.
- 4) Zarządca drogi zapewni ograniczenie prędkości dopuszczalnej do 50 km/h na drodze nr 1283R na dojazdach do przejazdu w związku z występowaniem zwiększonego ryzyka wypadków związanym z nadmierną prędkością (zgodnie z wydanym zaleceniem PKBWK.4631.5.2.2021 z dnia 14 lipca 2021 r.).

3.3.6 Wypadek kolejowy zaistniały 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój w torze nr 1, w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście

- W wyniku tego zdarzenia operator pojazdu szynowo - drogowego będący pracownikiem firmy DROMOSTTOR s.c. został ciężko ranny.
- Ponadto zniszczeniu uległ wagon techniczno-gospodarczy, a zgrzewarka szyn i pojazd szynowo - drogowy uległy uszkodzeniu.



Zdjęcie 6 - Widok miejsca i skutków zdarzenia (materiał z Policji)

Podczas przebudowy toru na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój linii kolejowej nr 285 w trakcie wykonywanej pracy zgrzewarki szyn typu PRSM-4 nr 47 wraz ze sprzęgniętym wagonem techniczno-gospodarczym nr 000071 (Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „Dolkom” sp. z o.o. „Dolkom Wrocław” Sp. z o.o.) usytuowanym od strony spadku toru, nastąpiło zbiegnięcie tego zestawu i najechanie na stojący na tym samym torze pojazd szynowo-drogowy typu ATLAS 1604 ZW nr fabryczny 168Z301813.

W wyniku zbiegnięcia zgrzewarki szyn z wagonem nastąpiło niekontrolowane przemieszczanie się tego składu maszyn i przejechanie przez trzy przejazdy kolejowo-drogowe, a następnie uderzenie w stojący na tym torze w km 60,885 w pojazd dwudrogowy typ Atlas i przepchnięcie go na odległość ok. 60 m. Maszyna ta była na skutek awarii unieruchomiona. Na koparce Atlas, na jej części zewnętrznej obudowy silnika przy podniesionej klapie komory silnika znajdował się operator, który próbował zlokalizować usterkę.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji w dniu 14 lipca 2021 r. o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 16 lipca 2021 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-10093**.

Nie zachodziła potrzeba wydawania zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania, ponieważ komisja kolejowa wydała zalecenia w dniu 29 grudnia 2020 r. skierowane do firmy Dolkom Sp. z o.o. o treści:

- 1) Naczelnicy jednostek na codziennych odprawach przed pracą przypomną podległym pracownikom o obowiązkach wobec Pracodawcy zgodnie z zapisami ujętymi w Regulaminie pracy Spółki DOLKOM oraz art. 211 Kodeksu Pracy, jakie wynikają konsekwencje za nieprzestrzeganie postanowień Umowy o pracę i w/w przepisów.
- 2) Przed przystąpieniem do pracy w danym dniu na wyznaczonej budowie, koordynator głównego wykonawcy ma obowiązek uzgodnienia z kierownikami robót podwykonawców, zakres prac z podaniem lokalizacji prac maszyn, podwykonawca ma obowiązek powiadomienia koordynatora głównego wykonawcy.
- 3) Omówić zaistniałe zdarzenie na najbliższych pouczeniach okresowych dla Spółki DOLKOM.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 03/2022 (z dnia 26 kwietnia 2022 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

- 1) Dysponenci pojazdów specjalnych wdrożą zalecenie nr 4 z Raportu PKBWK/03/2020, odnoszące się do wyposażenia pojazdów specjalnych w rejestrator pokładowy parametrów jazdy oraz dodatkowo podejmą działania celem doposażenia tych pojazdów w rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy.
- 2) Autoryzowani zarządcy infrastruktury opracują zasady prowadzenia robót na spadku linii kolejowej z wykorzystaniem pojazdów specjalnych samojezdnych będących w składzie z innymi pojazdami kolejowymi bez napędu, do stosowania, których będą zobligowane przedsiębiorstwa wykonujące prace remontowe i utrzymaniowe oraz zapewnią mechanizmy nadzoru nad stosowaniem tej procedury.
- 3) Przedsiębiorstwa wykonywujące prace remontowe i utrzymaniowe na terenie infrastruktury kolejowej, zorganizowane w sposób długoterminowy, uniemożliwiający bezpośredni kontakt z pracownikami, będą realizować system kontroli w zakresie dyscypliny pracy i przestrzegania przepisów i instrukcji, a w szczególności prowadzenia ruchu, wykonywania prac oraz stanu psychofizycznego pracowników.
- 4) Zarządcy infrastruktury:
 - a) nieposiadający stosownych przepisów dotyczących prac maszyn i urządzeń poruszających się po tym samym torze, w tym samym czasie w różnych lokalizacjach opracują te przepisy dotyczące wzajemnego komunikowania się w tych sytuacjach pracy oraz wdrożą je do stosowania,
 - b) posiadający powyższe przepisy przeprowadzą szkolenia przypominające o obowiązujących zasadach.
- 5) Autoryzowani zarządcy infrastruktury, opracowując specyfikacje warunków zamówienia w związku z planowanymi pracami inwestycyjnymi/modernizacyjnymi uwzględnią wydane zalecenia dotyczące:
 - a) wyposażenia torowych samojezdnych maszyn do zgrzewania szyn w rejestratory parametrów jazdy i rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy,
 - b) wyposażenia pracowników w urządzenia radiołączności.

3.3.7 Wypadek kolejowy zaistniały 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow)

- Obrażeń doznało 9 osób (maszynista pociągu, kierujący pojazdem drogowym i siedmiu pasażerów pociągu). Pasażerowie po opatrzeniu na miejscu zostali zwolnieni do domu. Maszynista pociągu i kierujący pojazdem drogowym zostali zabrani do szpitala, gdzie po przebadaniu zostali zwolnieni do domu.
- W wyniku wjechania samochodu ciężarowego bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg, nastąpiło najechanie pociągu na naczepę pojazdu drogowego załadowaną żwirem i wykolejenie pierwszego zespołu trakcyjnego typu VT646-030. Zniszczeniu uległa naczepa pojazdu drogowego.



Zdjęcie 7 - Skutki zdarzenia (materiał własny PKBWK)

Podczas jazdy pociągu pasażerskiego RMM 80681/5801 przewoźnika kolejowego DB Regio AG (zestawionego z trzech trójczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych typu VT646) relacji Szczecin Główny – Berlin Gesundbrunnen, na przejeździe kat. C w kilometrze 7,585 linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow), wjechał pojazd drogowy załadowany żwirem bezpośrednio przed ten pociąg. Pojazd drogowy wjechał na przejazd z prawej strony patrząc w kierunku jazdy pociągu. Pociąg uderzył w lewy bok naczepy pojazdu drogowego. W wyniku tego uderzenia i działających sił nastąpiło wykolejenie pierwszego trójczłonowego spalinowego zespołu trakcyjnego. Pojazd drogowy został odrzucony na lewą stronę toru w taki sposób, iż kabina obróciła się o 90 stopni w stosunku do kierunku jazdy samochodu, natomiast podwozie naczepy dostało się pod pierwszy człon zespołu trakcyjnego VT646. Pozostała część pociągu, tj. dwa trójczłonowe spalinowe zespoły trakcyjne typu VT646 nie uległy wykolejeniu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 11 sierpnia 2021 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-10106**.

Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania w celu poprawy bezpieczeństwa:

Zastępca Przewodniczącego PKBWK w dniu 25.01.2022 roku wydał zalecenie wprowadzenia stałego ograniczenia prędkości przed przejazdem kolejowo-drogowym dla pociągów poruszających się w obu kierunkach do 60 km/h na całym odcinku L, o którym mowa w części B załącznika nr 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz

bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 poz.1744 z późn. zm.) oraz ustawienie wskaźników W6b stosownie do tej prędkości.

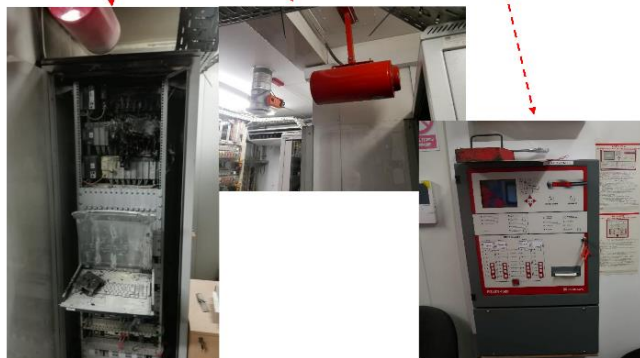
Powyższe ograniczenie prędkości winno obowiązywać do czasu dostosowania szerokości drogi na „dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego” do szerokości przejazdu i utwardzenia na całej szerokości (odcinek drogi minimum o długości 30 m mierzony po osi drogi z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego od punktów krańcowych przejazdu - cytując § 3 pkt 2 powyższego rozporządzenia).

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 04/2022 (z dnia 11 maja 2022 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

- 1) Wójt Gminy Kołbaskowo wdroży działania w zakresie likwidacji obecnego połączenia drogi powiatowej nr 3492Z z dojazdem do żwirowni poprzez budowę drogi, zgodnie z projektem budowlanym nr P-872/2017 „Budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w obrębie Barnisław”, zatwierdzonym przez Starostę Polickiego.
- 2) Do czasu likwidacji obecnego połączenia drogi powiatowej nr 3492Z z dojazdem do żwirowni, zarządca drogi powiatowej opracuje i wprowadzi nową organizację ruchu w rejonie dojazdów do skrzyżowania kolejowo-drogowego gwarantującą poprawę bezpieczeństwa ruchu.
- 3) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w celu poprawy bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 7,585 podejmie działania zmierzające do podwyższenia kategorii tego przejazdu.
- 4) Zarządcy infrastruktury podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów powodujących realizację wniosków i zaleceń z przeglądów diagnostycznych na przejazdach kolejowo-drogowych.

Uwaga: W sprawie incydentu kategorii C57 zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:54 na stacji Leszczyny, na nastawni „Lsz” w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza – kontynuowano postępowanie podjęte w 2020 r.

- Pożar szafy z komputerami systemu MOR-1 w przekąźnikowni nastawni dysponującej Lsz stacji Leszczyny.



Zdjęcie 7 - Szkic rozmieszczenia pomieszczeń i niektórych urządzeń nastawni Lsz 1

Z tego postępowania Komisja opublikowała raport tymczasowy nr PKBWK 02/T/2022 (z dnia 13 maja 2022 r.). Z uwagi na brak znaczenia kodu awarii, a tym samym czynnika przyczyniającego się do powstania pożaru nie opublikowano ostatecznej wersji Raportu. Ustalenie znaczenia kodu leży po stronie montującego urządzenie w kooperacji z producentem urządzenia z USA.

4. Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2021 r.

Wzrost ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2021 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zwiększyła się o 36,8 % z w stosunku do roku 2020, z czego:

- odnotowano 3 poważne wypadki, w odniesieniu, do których Komisja prowadziła postępowania (w 2020 roku, odnotowano 6 poważnych wypadków kolejowych), tj. kategorii*) A20 – 1 i A21 – 2,
- liczba wypadków wzrosła o 31,7% (z 502 zaistniałych w 2020 r. do 661 w 2021 r.),
- liczba incydentów wzrosła o 39,2 % (z 1249 zaistniałych - w 2020 r. do 1739 w 2021 r.).

Z analizy zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2021 r. wynika duża liczba zdarzeń kolejowych zaistniałych – na bocznicach kolejowych – tj. 180 (w tym 149 zakwalifikowanych zostało do kategorii wypadki kolejowe i 31 do kategorii incydenty kolejowe (w 2020 r. odpowiednio ogółem zaistniało 141 zdarzeń kolejowych: w tym 110 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 31 do kategorii incydenty kolejowe).

Wypadki

Wzrost liczby wypadków nastąpił w 22 kategoriach*) (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B).

Liczba zdarzeń zaistniałych w poszczególnych kategoriach*): B00 – 29; B02 – 1; B03 – 29; B04 – 33; B06 – 1; B07 – 1; B08 – 10; B09 – 58; B10 – 5; B11 – 16; B12 – 2; B13 – 55; B18 – 6; B19 – 19; B20 – 34; B21 – 150; B23 – 10; B24 – 2; B28 – 2; B32 – 7; B33 – 11; B35 – 9.

Niewielki spadek liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w 5 kategoriach*), tj.: B15 – 20; B16 – 1; B17 – 8; B22 – 1; B30 – 2.

Największy wzrost liczby poważnych wypadków i wypadków nastąpił w kategoriach:

A21+ B21 – wzrost o 48 – zdarzeń zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, w 2020 r. zaistniały – 1+103 zdarzenia, a w 2021 r. – 2+150;

B09 – wzrost o 25 – uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli - w 2020 r. zaistniało 33, a w 2021 r. – 58 zdarzeń;

B13 – wzrost o 20 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy) – w 2020 r. zaistniało 35, a w 2021 r. – 55 zdarzeń;

B04 – wzrost o 19 – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia – w 2020 r. zaistniało 14, a w 2021 r. – 33 zdarzenia;

A20 + B20 – wzrost o 7 – zdarzeń zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. C, w 2020 r. zaistniały – 2+25 zdarzenia, a w 2021 r. – 1+33 zdarzenia;

A19+B19 – wzrost o 6 – zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kat. B, a w 2020 r. zaistniało – 1 + 12 zdarzeń a w 2021 r. – 0 + 19 zdarzeń.

*) wypadki kategorii - oznaczenie zgodne z kwalifikacją przyczyny bezpośredniej, zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369)

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2021 r. nastąpił **znaczny wzrost** liczby zgłoszonych incydentów o 39,2 % - tj. o 490 (w 2021 r. zaistniało 1739 incydentów, a w 2020 r. zaistniało 1249 incydentów).

Wzrost liczby incydentów nastąpił w 17 kategoriach*) (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C), tj. C42 – 2; C43 – 96; C44 – 137; C46 – 4; C50 – 39; C51 – 42; C52 – 5; C53 – 30; C54 – 226; C55 – 17; C59 – 4; C60 – 54; C64 – 585; C65 – 28; C66 – 122; C68 – 281; C69 – 35.

Spadek liczby incydentów nastąpił tylko w trzech kategoriach po 1 zdarzeniu tj. z zaistniałych C47 – 5 w 2020 r. na C47 – 4 w roku 2021, a C61 – 0; C63 – 0.

Największy wzrost liczby incydentów nastąpił w kategoriach:

- **C64** – z zaistniałych 356 w 2020 r. wzrost do 585 zaistniałych w roku 2021 (+229) – złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu; w głównej mierze pozostawiania pojazdów samochodowych pomiędzy zamkniętymi rogatkami, w sytuacjach, gdy przejazd kategorii B był wyposażony w rogatki zamykające zjazd z przejazdu kolejowego;
- **C68** – z zaistniałych 221 w 2020 r. wzrost do 281 w roku 2021 (+ 60) – rozerwania się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów;
- **C44** – z zaistniałych 86 w 2020 r. wzrost do 137 w roku 2021 (+ 51) – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia;
- **C54** – z zaistniałych 191 w 2020 r. wzrost do 226 w roku 2021 (+ 35) – uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi;
- **C43** – z zaistniałych 68 w 2020 r. wzrost do 96 w roku 2021 (+ 28) – wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym;

*) incydenty kategorii - oznaczenie zgodne z kwalifikacją przyczyny bezpośredniej, zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369)

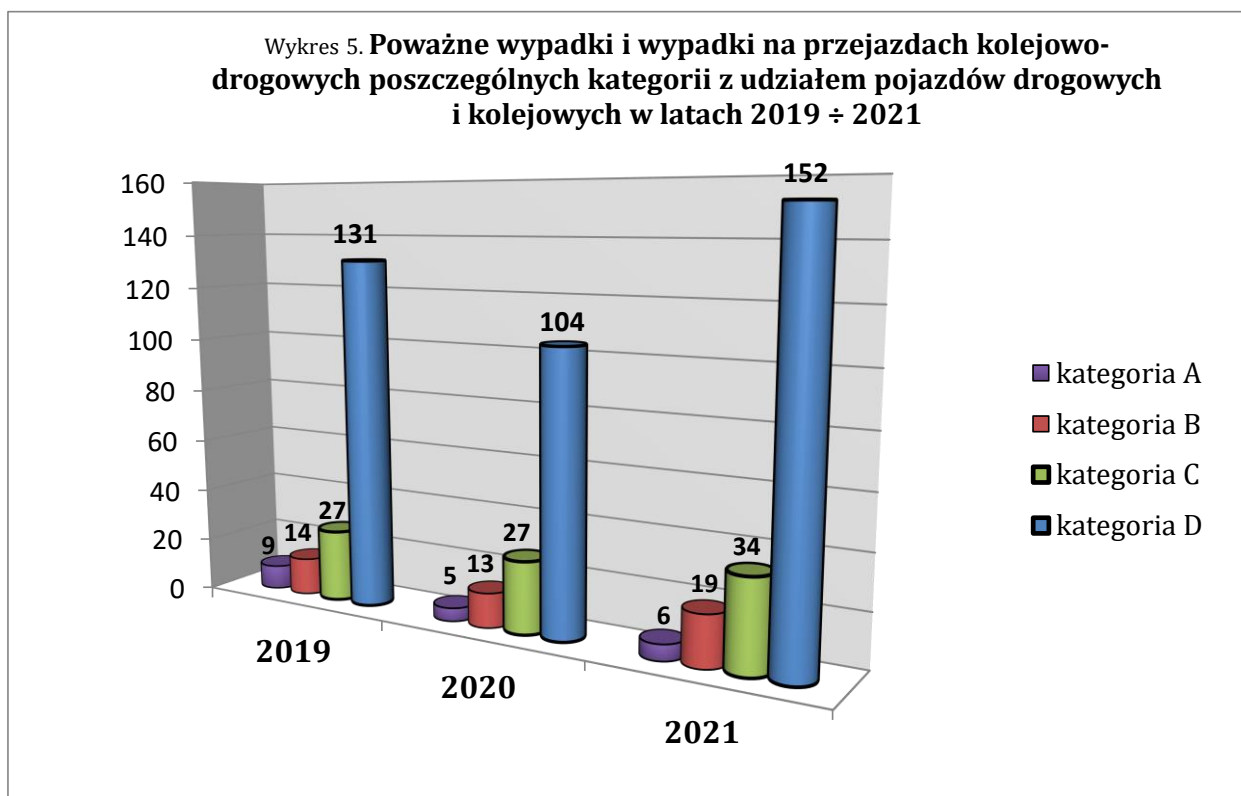
- **C69** – inne przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn – z zaistniałych 13 zdarzeń w 2020 r., wzrost do 35 w roku 2021 (+ 22).

Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2021 r. w porównaniu do roku 2020 nastąpił **znaczny wzrost** ogólnej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D o **39,6%**, w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A wzrost o 1 wypadek,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B wzrost o 6 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C wzrost o 7 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D wzrost o 48 wypadków (z uwzględnieniem użytkowników bocznic kolejowych).

Zestawienie porównawcze poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w latach 2019 ÷ 2021 przedstawiono na wykresie poniżej.



Podstawowymi przyczynami zdarzeń przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych są nadal w szczególności:

- niezastosowanie się do zakazu wjazdu na przejazd poza sygnalizator drogowy nadający sygnał zakaz wjazdu „sygnał czerwony na przemian migający”, lub dwa na przemian migające,

- niezatrzymanie się przed znakiem „Stop” i niezachowanie należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi,
- przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatkami,
- omijanie półrogatek,
- brak wymaganego trójkąta widoczności,
- niezachowanie szczególnych środków ostrożności przed przejazdem kolejowym przy zamkniętych rogatkach i prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej oraz braku reakcji kierowcy samochodu osobowego na sygnał dźwiękowy „Bacność” podawany przez maszynistę pociągu,
- blokowanie przejazdu przez wjeżdżanie na tory bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych,
- nieprzestrzeżenie znaków i innych sygnałów drogowych,
- niewłaściwe zachowanie, gdy auto zostanie unieruchomione na torach,
- brak reakcji kierującego pojazdem drogowym, na podawane przez maszynistę pociągu sygnały "Bacność", przy przekraczaniu przejazdu kolejowo-drogowego oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorem drogowym z włączoną sygnalizacją świetlną zabraniającą wjazdu pojazdów na przejazd oraz dźwiękową i przejazd bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem na prawidłowo zabezpieczonym i osygnalizowanym przejeździe kategorii C,
- wjechanie pojazdem drogowym na przejazd kolejowo-drogowy, pomimo załączonego ostrzeżenia na sygnalizatorach drogowych - niezachowanie ostrożności przez kierowcę i zablokowanie (zamknięcie) samochodu na przejeździe kategorii B,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorami drogowymi pomimo braku możliwości kontynuowania jazdy ze względu na korek uliczny i utknięcie na przejeździe kolejowo-drogowym po zamknięciu rogatki,
- niezatrzymanie się pojazdu przed sygnalizatorem drogowym zabraniającym wjazdu na przejazd, niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed przejazdem kolejowo-drogowym pomimo nadawanych na sygnalizatorach drogowych sygnałów ostrzegających o nadjeżdżającym pociągu i rozpoczęciu zamykania się rogatki.

Z prowadzonej ewidencji zdarzeń kolejowych PKBWK wynika, że zaistniało 50 zdarzeń kolejowych, polegających na wjechaniu pojazdu drogowego w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w składzie pociągu.

W 2021 roku zanotowano znaczny wzrost zdarzeń kolejowych na wszystkich kategoriach przejazdów kolejowo-drogowych w porównaniu do roku 2020 (tj. z zaistniałych 149 w 2020 r. wzrost do 211 wypadków w 2021 r.).

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zanotowano w 2021 r. o 1 wypadek więcej w porównaniu do roku 2020. Główne przyczyny tych wypadków to:

- wjazd samochodu na zamkniętą rogatkę na przejazd kolejowo-drogowy, uszkodzenie jej i najechanie samochodem osobowym na przejeżdżający pociąg,
- nieprzestrzeganie przez dróżnika przejazdowego posterunku, postanowień regulaminu obsługi przejazdu (brak użycia przełącznika awaryjnego zamykania przejazdu),
- zbyt późne przystąpienie do zamykania rogatek dla przejazdu pociągu,
- niezastosowanie się kierującego pojazdem drogowym do znaków drogowych i wjazd pojazdu drogowego w bok przejeżdżającego pociągu,
- najechanie pociągu na przejeżdżający przez przejazd kolejowo-drogowy kategorii A, pojazd drogowy przy otwartych rogatkach, podczas braku obsługi urządzeń rogatkowych przez dróżnika przejazdowego.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się **masowe zjawisko wjazdu** na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie zamykania się rogatek) i zamykania ich między rogatkami. Z analizy *Protokołów ustaleń końcowych* (PUK) przekazanych przez komisje kolejowe wynika, że w 2021 r. zarejestrowano ponad **620** zdarzeń (incydentów) na przejazdach kolejowo-drogowych, tj. niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 122); oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu – zamknięcie pojazdów drogowych między rogatkami (tj. incydenty z kategorii C64 – 498). W 2021 r. nastąpił znaczny wzrost incydentów kategorii C64 (z 356 w 2020 r. do 585 w 2021 r.) oraz kategorii C66 (z zaistniałych 89 zdarzeń w 2020 r. do 122 w 2021 r.). Należy nadmienić, że incydenty te zaistniały bez kolizji z pojazdem kolejowym, gdyż pojazdy znajdowały się poza skrajnią pojazdów kolejowych.

Wzrost tego rodzaju incydentów świadczy o lekkomyślnym postępowaniu kierujących pojazdami drogowymi lub braku zachowania ostrożności podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

Okoliczności i przyczyny zaistniałych incydentów powinny być wnikliwie analizowane przez komisje kolejowe i zarządców infrastruktury kolejowej oraz powinny być podejmowane odpowiednie środki zapobiegające zdarzeniom w przyszłości.

W 2021 roku, na przejazdach kolejowo-drogowym kategorii C zaistniał 1 poważny wypadek oraz 33 wypadki, natomiast w 2020 r. – 2 poważne wypadki i 25 wypadków, co stanowi wzrost o 25,9 % wypadków zaistniałych w 2021 r. (+7) na przejazdach kategorii C.

Nastąpił niepokojąco duży wzrost zdarzeń na kolejowo-drogowych kategorii D. Kierowcy prowadzący pojazdy drogowe, mają znaczący wpływ na liczbę i powstawanie tych zdarzeń.

W 2021 roku, na przejazdach kolejowo-drogowym kategorii D zaistniały 2 poważne wypadki oraz 150 wypadków, natomiast w 2020 r. – 1 poważny wypadek i 103 wypadków, co stanowi wzrost o 46,2 % wypadków zaistniałych w 2021 r. (+48) na przejazdach kategorii D.

Łącznie na przejazdach kolejowo-drogowych w 2021 roku zaistniało ogółem 211 wypadków kolejowych oraz poważnych wypadków kolejowych, – co stanowi 32,5% ogólnej liczby wypadków zaistniałych w 2021 r. (661+3).

W zdarzeniach (poważnych wypadkach i wypadkach) na przejazdach kolejowo-drogowych w 2021 r. zginęło 31 osób, a 16 zostało ciężko rannych, natomiast na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach z udziałem osób, tj. ogółem w kat. B18, B19, B20, B21 oraz B31, B32 i B33 zanotowano 49 osób zabitych, a 18 zostało ciężko rannych.

Poprawie bezpieczeństwa służy wdrożenie i doskonalenie dodatkowego oznakowania (opracowanego przez zarządcę PKP PLK S.A.) przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn, **naklejkami z indywidualnym numerem identyfikacyjnym i numerem telefonu alarmowego wdrożonym przez zarządców infrastruktury kolejowej** – projekt tzw. „Żółta Naklejka”. Dodatkowe oznakowanie umożliwia szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia ze służbami ratowniczymi.

W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii), zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu. Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia.

Skuteczność wdrożenia tego projektu jest uzależniona od przekazania informacji o „żółtej naklejce”, jak największej liczbie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych.

Na podstawie informacji przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

W roku 2021 odnotowano łącznie 7 107 zgłoszeń z wykorzystaniem programu Żółta Naklejka. Dzięki połączeniu alarmowemu z numerem 112 podjęto działania takie jak:

- wprowadzono ograniczenie prędkości jazdy pociągów w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych w 458 przypadkach; (od 01.01. do 30.06.2022 r. – 271 przypadków);
- wstrzymano prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych w 160 przypadkach; (od 01.01. do 30.06.2022 r. – 101 przypadków).

Z uwagi na znaczny wzrost wypadków i incydentów na przejazdach kolejowych, należy przyspieszyć realizację projektów dotyczących systemów monitoringu i analizy zdarzeń pozwalających na podniesienie bezpieczeństwa na przejazdach kategorii D, w tym także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Ponadto w celu uniknięcia zdarzeń kolejowych w 2021 roku odnotowano użycie sygnału „Alarm” nadawanego drogą radiową w systemie Radio-stop.

Łącznie w 2021 roku w PKP PLK S.A. odnotowano **706** przypadków użycia sygnału „Alarm”, z czego 642 stanowiło nieuzasadnione użycie.

W odniesieniu do roku 2020 liczba przypadków użycia sygnału „Alarm” w 2021 r. wzrosła o 2,2 % (z 691 do 706 przypadków), głównie z uwagi na wzrost liczby uzasadnionych przypadków nadania sygnału, których liczba wzrosła o 28% (wzrost z 50 w 2020 r. do 64 przypadków w 2021 r.).

Użycie sygnału „Alarm” nastąpiło przez pracowników zatrudnionych na nw. stanowiskach:

- maszynisty – w 31 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz 100 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dyżurnego ruchu – w 27 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 17 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dróżnika przejazdowego – w 6 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 2 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,

W ciągu całego 2021 r. na ogólną liczbę 706 przypadków użycia sygnału „Alarm” stwierdzono 460 przypadków, w których nie ustalono nadawcy, co stanowi ponad 65,2 % tych zgłoszeń, przy czym w 2021 r. w porównaniu do roku 2020 liczba ta spadła o 6,1% (tj. z 488 w 2020 do 460 w 2021 r.) Nieuzasadnione przypadki użycia sygnału „Alarm” najliczniej zaobserwowano wśród grupy zawodowej maszynistów – tj. 100 przypadków.

Poszkodowani w zdarzeniach

W 2021 r. w porównaniu do roku 2020 liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych wzrosła o 2,0 %, natomiast liczba ciężko rannych wzrosła o 2,2% (Tabela 2). W grupie poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) przeważającą większość stanowią: osoby przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych lub na przejściach w poziomie szyn, potrącone przez pojazdy kolejowe, osoby

wskakujące i wyskakujące z pojazdów kolejowych w ruchu oraz użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych. Znacznie wzrosła liczba rannych z 74 w 2020 r. do 95 w 2021 r.

Tabela 3. Poszkodowani w zdarzeniach zaistniałych w 2021 r.

Kategoria poszkodowanych w zdarzeniach zaistniałych w 2021r.	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie	1	1	18
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	2	1	8
c) użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia	49	18	14
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	101	25	46
e) inni	-	1	9
Ogółem	153	46	95

5. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych do 2021 r. na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

5.1 Zalecenia wydane w 2021 r., a opublikowane we wrześniu 2021 r. w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2020

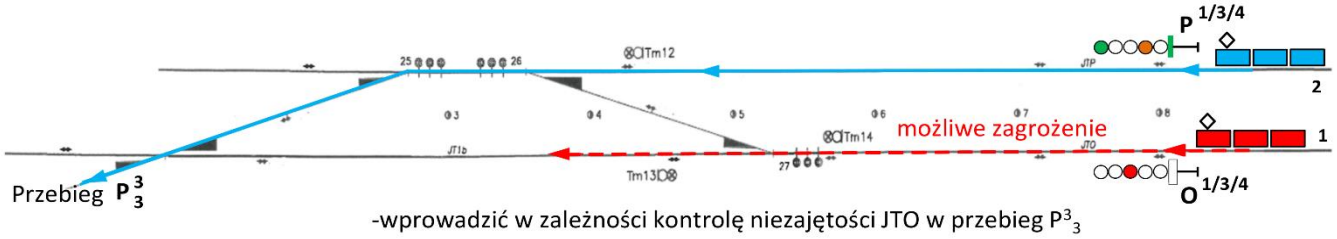
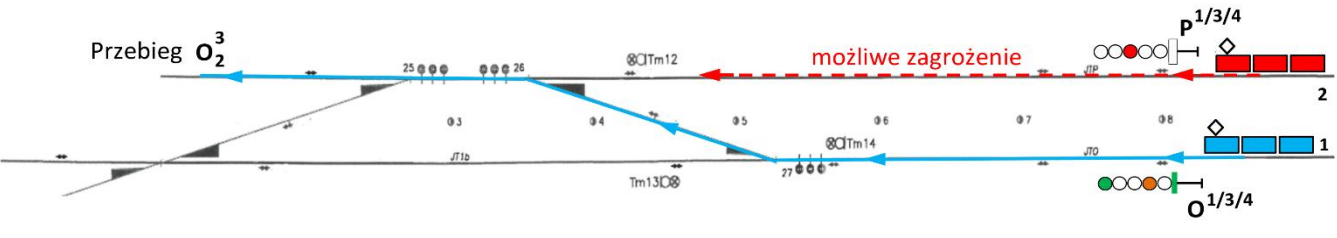
Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2021 r. nw. zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa.

Z „**Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021**” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 29 kwietnia 2022 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK o sygn.: DPN-WDZK.47.31.2021.2.KG z dnia 03 listopada 2021 r. – przekazał zmienione zalecenia podmiotom rynku kolejowego i **dokonał analizy informacji o ich realizacji**.

Treść zaleceń zmienionych, co do treści Komisji i przekazanych podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK zawiera poniższe zestawienie „Zalecenia wydane w 2021 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2020”.

Zalecenia wydane w 2021 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2020	
Treść zaleceń wydanych przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2020	Treść zaleceń Komisji w formie zmienionej przez Prezesa UTK i przekazanych do realizacji: certyfikowanym przewoźnikom kolejowym, autoryzowanym zarządcom infrastruktury, użytkownikom bocznic kolejowych, operatorom kolei wąskotorowych oraz zarządcom sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa).
<p>1) Zarządcy infrastruktury kolejowej wdrożą zalecenie nr 2 z Raportu Rocznego za rok 2018 (powtórzenie zalecenia wydanego w 2019 r., a opublikowanego w Raporcie Rocznym za rok 2018) o treści:</p> <p>„Zarządcy infrastruktury wyeliminują roгатki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami, a w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi powiadomią zarządcę drogi o konieczności zabezpieczenia dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej roгатki, w szczególności przez zastosowanie pasów separujących lub separatorów.</p> <p>Stan taki jest niegodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 4, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kolejowych kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogatek na jezdniach jednokierunkowych)”.</p>	<p>Raport roczny za 2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz WKD wdrożą zalecenie nr 2 z Raportu Rocznego za rok 2018 (powtórzenie zalecenia wydanego w 2019 r. a opublikowanego w Raporcie Rocznym za rok 2018) o treści:</p> <p>„Zarządcy infrastruktury wyeliminują roгатki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami, a w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi powiadomią zarządcę drogi o konieczności zabezpieczenia dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej roгатki, w szczególności przez zastosowanie pasów separujących lub separatorów.</p> <p>Stan taki jest niezgodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 4, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kolejowych kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogatek na jezdniach jednokierunkowych)”.</p>
<p>2) Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej wdrożą zalecenie nr 9 z Raportu Nr PKBWK/02/2018 o treści:</p>	<p>Raport roczny za 2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, koleje wąskotorowe oraz WKD wdrożą zalecenie nr 9 z Raportu Nr PKBWK/02/2018 o treści:</p>

<p>„PKP PLK S.A., oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają przeglądu przejazdów kolejowo-drogowych pod względem prawidłowej niwelety drogi w stosunku do pomostu na przejazdach kolejowo-drogowych, a w przypadku stwierdzenia nierówności na przejazdach kolejowo-drogowych wystąpią do zarządcy drogi o ustawienie znaków A-11 „nierówna droga”.”</p>	<p>„PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają przeglądu przejazdów kolejowo-drogowych pod względem prawidłowej niwelety drogi w stosunku do pomostu na przejazdach kolejowo-drogowych, a w przypadku stwierdzenia nierówności na przejazdach kolejowo-drogowych wystąpią do zarządcy drogi o ustawienie znaków A-11 „nierówna droga”.</p>
<p>3) Przewoźnicy kolejowi (towarowi) i podmioty odpowiedzialne za organizację przewozów towarowych oraz podmioty odpowiedzialne za załadowanie, rozładowanie i zabezpieczenie ładunku lub inne czynności ładunkowe, spowodują zwiększenie nadzoru nad przygotowaniem i włączeniem wagonów (pojazdów kolejowych) do ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia liczby incydentów kategorii C50.</p>	<p>Raport roczny za 2020_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi (towarowi) zwiększą nadzór nad przygotowaniem i włączeniem wagonów (pojazdów kolejowych) do ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia liczby incydentów kategorii C50 oraz prześlą zalecenie do stosowania podmiotom odpowiedzialnym za organizację przewozów towarowych oraz podmiotom odpowiedzialnym za załadowanie, rozładowanie i zabezpieczenie ładunku lub inne czynności ładunkowe i zastosują skuteczne mechanizmy kontroli realizacji tego zalecenia w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem.</p>
<p>4) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą stosowne działania w celu zminimalizowania liczby wypadków kategorii B15 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym.</p>	<p>Raport roczny za 2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz użytkownicy bocznic kolejowych podejmą stosowne działania w celu uniknięcia bądź zminimalizowania liczby wypadków kategorii B15 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym.</p>
<p>5) Przewoźnicy kolejowi wdrożą stosowne działania mające na celu dalsze zmniejszenie liczby zdarzeń kategorii C44 i B04, dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.</p>	<p>Raport roczny za 2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wdrożą stosowne działania mające na celu dalsze zmniejszenie liczby zdarzeń kategorii C44 i B04, dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.</p>
<p>6) Dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w okręgu nastawczym w przypadku jednoczesnej jazdy pociągów torami szlakowymi w tym samym kierunku - tej samej stacji i niezatrzymania się pociągu (kolor czerwony) mającego sygnał „stój” nadawany na semaforze wjazdowym dla spowodowania wcześniejszej zmiany obrazu zezwalającego na sygnał „stój”, dla pociągu (kolor niebieski) zbliżającego się torem sąsiednim do semafora wjazdowego z sygnałem nadawanym „wolna droga” należy;</p> <p>W systemach urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) wyposażonych w kontrolę niezajętości odcinków toru będących w drodze jazdy za semaforami wjazdowymi ze szlaków wielotorowych, a będących częścią ich wzajemnie</p>	<p>Raport roczny za 2020_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w okręgu nastawczym w przypadku jednoczesnej jazdy pociągów torami szlakowymi w tym samym kierunku – tej samej stacji i niezatrzymania się pociągu (kolor czerwony) mającego sygnał „stój” nadawany na semaforze wjazdowym dla spowodowania wcześniejszej zmiany obrazu zezwalającego na sygnał „stój”, dla pociągu (kolor niebieski) zbliżającego się torem sąsiednim do semafora wjazdowego z sygnałem nadawanym „wolna droga” wprowadzą: w systemach urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) wyposażonych w kontrolę niezajętości odcinków toru będących w drodze jazdy za semaforami wjazdowymi ze szlaków wielotorowych, a będących częścią ich</p>

<p>sprzecznych dróg przebiegów wprowadzić ich zależność jak w przykładach przedstawionych na poniższych rysunkach:</p>	<p>wzajemnie sprzecznych dróg przebiegów zależność jak w przykładach przedstawionych na poniższych rysunkach:</p>
 <p>-wprowadzić w zależności kontrolę niezajętości JTO w przebieg P₃³</p>	 <p>-wprowadzić w zależności kontrolę niezajętości JTP w przebieg O₂³</p>
<p>7) Zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają identyfikacji przejazdów kolejowo-drogowych, na których kąt skrzyżowania linii kolejowej z drogą nie spełnia warunku określonego w § 26 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744 z późn. zm.), dokonają oceny ryzyka zaistnienia zdarzeń na tych przejazdach i podejmą stosowne działania zapobiegawcze zgodnie z posiadanymi systemami zarządzania bezpieczeństwem.</p>	<p>Raport roczny za 2020_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają identyfikacji przejazdów kolejowo-drogowych, na których kąt skrzyżowania linii kolejowej z drogą nie spełnia warunku określonego w § 26 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744 z późn. zm.), dokonają oceny ryzyka zaistnienia zdarzeń na tych przejazdach i podejmą stosowne działania zapobiegawcze zgodnie z posiadanymi systemami zarządzania bezpieczeństwem</p>
<p>Zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), powyższe zalecenia skierowane zostały do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.</p>	

5.2 Zalecenia wydane w 2022 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2021

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Komisja wydaje następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

- 1) PKP PLK S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury przyspieszą realizację wdrażania, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitoringu i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Zalecenie to wynika z konieczności podjęcia skutecznych systemowych działań w celu zmniejszenia liczby zdarzeń na przejazdach kategorii D. W 2021 r. nastąpił znaczny wzrost o 48 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D – tj. w 2020 r. zaistniało 103 wypadki + jeden poważny wypadek, a w 2021 r. – 150 wypadków + dwa poważne wypadki. Systemowe działania, skierowane zarówno do pracowników Spółki jak i do podmiotów zewnętrznych, pozwolą na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

- 2) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych wystąpi z wnioskiem do właściwych ministrów o uzupełnienie rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zm.) w Rozdziale 5: Sygnały świetlne nadawane przez urządzenia umieszczone na drodze – Sygnały świetlne dla kierujących i pieszych – Załącznika: Spis wzorów znaków i sygnałów drogowych – Sygnały świetlne, wzoru sygnału wynikającego z obowiązującej zapisu treści: § 98 ust. 5. Sygnał czerwony migający lub **dwa na przemian migające sygnały czerwone** oznaczają zakaz wjazdu za sygnalizator lub inne urządzenie nadające te sygnały, np. o wzór



sygnalizatora „**S-8 - sygnalizator z sygnałem zabraniającym wjazdu na przejazd**” (tj. dwa poziome czerwone światła umieszczone obok siebie - nadający na przemian migające sygnały czerwone).

Uzasadnienie: w obowiązującym rozporządzeniu brak wzoru sygnalizatora nadającego dwa na przemian migające sygnały czerwone, które są powszechnie stosowane w transporcie drogowym (na przejazdach kolejowych wyposażonych w urządzenia zabezpieczenia ruchu). Celem tej zmiany jest doprecyzowanie i ujednolicenie przepisów, a w konsekwencji wyeliminowanie niejednoznacznych zapisów, które w szczególności powinny być wykorzystane w trakcie szkolenia osób na kierowców pojazdów drogowych.

- 3) Przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący

hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.

Realizacja zalecenia może przyczynić się do zminimalizowania utrzymującej się dużej liczby oraz wzrostu zdarzeń kategorii C54 - uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (wzrost ze 191 incydentów w 2020 r. do 226 w 2021 r.) i C53 uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem (wzrost z 27 incydentów w 2020 r. do 30 w 2021 r.) oraz zdarzeń kategorii B11 – m.in. uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (wzrost z zaistniałych 10 wypadków – w 2020 r. do 16 wypadków w 2021 r.) i B10 – uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem (wzrost wypadków z 1 zaistniałego w 2020 r. do 5 wypadków w 2021 r.). Zalecenie to jest powtórzeniem zalecenia z Raportu Rocznoego za rok 2019.

- 4) Zarządcy infrastruktury kolejowej posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowe kategorii B oraz przewoźnicy kolejowi, podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na omijaniu zamykanych rogatek i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2018 poz. 1876).

Powyższe zalecenie wskazuje na konieczność zastosowania wysp kanalizujących ruch pojazdów lub separatorów, w celu wyeliminowania zdarzeń, polegających na objeździe zamkniętych rogatek na pasie wjazdowym i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami (rogatkami), w sytuacji niezastosowania się użytkowników przejazdu kolejowo-drogowego do przepisów Prawa o ruchu drogowym. Spadek liczby tych zdarzeń spowoduje poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B (zmniejszenie prawdopodobieństwa kolizji, uniknięcie kolizji z nadjeżdżającymi pojazdami kolejowymi) oraz docelowo poprawę przestrzegania obowiązujących przepisów przez użytkowników podczas zbliżania się i przekraczania przejazdu kolejowo-drogowego (zwiększenie dyscypliny kierowców). Zalecenie to jest powtórzeniem zalecenia z Raportu Rocznoego za rok 2019.

- 5) Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń kolejowych spowodowanych niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

Zalecenie wynika ze znacznego wzrostu liczby zdarzeń kategorii C44 i zdarzeń kategorii B04, dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia

(w 2020 r. zaistniało 86 incydentów kat. C44, a w 2021 r. – 137 incydentów; w 2020 r. zaistniało – 14 wypadków kat. B04, a w 2021 r. – 33 wypadki). Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane np. z wyszkoleniem maszynisty niewłaściwą techniką jazdy, przekraczaniem norm czasu pracy, brakiem znajomości szlaku itd. Zalecenie to jest powtórzeniem zalecenia z Raportu Roczego za rok 2019 z rozszerzeniem na zarządców infrastruktury, którzy zatrudniają maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Wydanie ww. zaleceń przez Komisję, wynika z analizy przedstawionej w punkcie 4, wskazującej wzrost zdarzeń w 2021 r. w porównaniu z rokiem 2020.

6. Realizacja zaleceń wydanych w 2021 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 29 kwietnia 2022 r. od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK”, informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2021 r.

W 2021 roku, PKBWK przekazała Prezesowi UTK, 5 raportów z zakończonych postępowań w 2021 r. w sprawie zaistniałych zdarzeń kolejowych w 2020 i 2021 roku oraz Raport Roczny za rok 2020 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wraz z zaleceniami:

- 1) RAPORT Nr PKBWK 01/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A 13 zaistniałego 09 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny
- 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice
- 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego 03 września 2020 r. o godz. 13:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Przybówka – Jasło Towarowa, w torze nr 1, w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło
- 4) RAPORT Nr PKBWK 04/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 18 sierpnia 2020 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Lublin Główny – Przeworsk, w torze nr 1, w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk
- 5) RAPORT Nr PKBWK 05/2021 z badania poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski
- 6) Raport Roczny za rok 2020 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń i po wprowadzeniu zmian do ich treści przekazał je

do realizacji zarządom infrastruktury, przewoźnikom kolejowym, podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz podmiotom eksploatującym pojazdy specjalne.

Adresaci zaleceń, którzy nie posiadają wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem/ utrzymaniem powinny wdrażać zalecenia w oparciu o funkcjonujące w tych podmiotach regulacje wewnętrzne.

Zalecenia wynikające z powyższych raportów zostały przekazane przez Prezesa UTK podmiotom w formie pisemnej (pisma wraz z kartami bezpieczeństwa).

Zalecenia wydane przez PKBWK w 2021 r., Prezes UTK przekazywał do realizacji podmiotom sukcesywnie. Każdorazowo, wszelkie materiały i informacje dotyczące przekazywanych zaleceń z danego raportu umieszczane były na stronie internetowej UTK.

UTK opracował ankietę i na jej podstawie podmioty przekazywały informację o etapach realizacji zaleceń otrzymanych od Prezesa UTK.

6.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń

Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Łącznie do podmiotów rynku kolejowego Prezes UTK przekazał do realizacji 32 zalecenia.

Komisja wydała łącznie **37 zaleceń w 5 ww. raportach oraz w Raporcie Rocznym za rok 2020**, w tym 32 zalecenia zostało skierowanych do podmiotów rynku kolejowego, nad którymi ustawowy nadzór sprawuje Prezes UTK oraz 5 zaleceń do pozostałych podmiotów (tj. zarządców dróg kołowych niebędących w nadzorze Prezesa UTK).

W oparciu o przekazane informacje w UTK dokonano analizy i oceny sposobu postępowania wobec wydanych zaleceń PKBWK. W przypadkach, gdy przedstawiony przez podmiot harmonogram realizacji działań nie budził wątpliwości, brak 100% realizacji zalecenia nie wpływał negatywnie na ocenę przedstawionych działań. Ponadto przedstawiony uśredniony etap realizacji zaleceń (w poniższej analizie, jako **średni procent realizacji**) został wyznaczony w oparciu o przekazane dane, które wpłynęły do Prezesa UTK w okresie styczeń 2021 – kwiecień 2022 (część podmiotów, do których zostały skierowane zalecenia, dokonała w marcu 2022 r. aktualizacji przekazanych uprzednio informacji).

„Ocena pozytywna” wskazuje, że przyjęto zaproponowany sposób wdrażania zaleceń, uznając, że zadeklarowane działania zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji rekomendacji PKBWK.

W przypadkach określonych, jako „**odpowiedź niewystarczająca**” stwierdzono, że przekazane informacje są niekompletne, bądź uzasadnienie to nie zostało przyjęte.

Natomiast wobec podmiotów, które nie przekazały informacji o realizacji zaleceń („brak odpowiedzi”) podejmowane są czynności administracyjne m.in. wezwania do udzielenia informacji, pisemne ostrzeżenia, a w przypadkach rażących zaniedbań postępowania w sprawie cofnięcia dokumentów uprawniających do prowadzenia działalności.

Stan analizy informacji o realizacji zaleceń według informacji przekazanych przez Prezesa UTK przedstawia się następująco:

Ad. 1) RAPORT Nr PKBWK 01/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A13 zaistniałego 09 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021” (pismo UTK DPN.47.20.2022.1.KG z dnia 29 kwietnia 2022 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.6.2021.3.IF z dnia 13 kwietnia 2021 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji ww. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zgodnie z obowiązującym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) dokona oceny i wyceny ryzyka w odniesieniu do zagrożeń zidentyfikowanych w niniejszym Raporcie, które przyczyniły się do zaistnienia bądź stanowiły inne nieprawidłowości związane z badanym zdarzeniem. Zarządca infrastruktury podejmie również stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia ww. zagrożeń.	PKBWK 01/2021_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury zgodnie z obowiązującymi u nich systemami zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dokonają oceny ryzyka w odniesieniu do zagrożeń zidentyfikowanych w Raporcie, które przyczyniły się do zaistnienia zdarzenia bądź stanowiły inne nieprawidłowości związane z badanym zdarzeniem. Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą również stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia ww. zagrożeń. WKD oraz PKM zrealizują powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona uzupełnienia rejestru zagrożeń o następujące zagrożenie: <i>używanie telefonów komórkowych do wydawania poleceń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zamiast środków dopuszczonych w przepisach wewnętrznych</i> oraz dokona oceny i wyceny tego ryzyka, jak również podejmie stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia tego zagrożenia.	PKBWK 01/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi dokonają uzupełnienia rejestru zagrożeń o następujące zagrożenie: <i>używanie telefonów komórkowych do wydawania poleceń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zamiast środków dopuszczonych w przepisach wewnętrznych</i> oraz dokonają oceny ryzyka, jak również podejmą stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia tego zagrożenia. WKD oraz PKM zrealizują powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. bezwzględnie będzie realizował zalecenie zawarte w Raporcie rocznym z działalności PKBWK za rok 2013 o treści: „Należy dokonać weryfikacji liczby wewnętrznych kontroli z zakresu: a) obowiązku okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi) odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiołączności, b) prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem czytelności i aktualności,	PKBWK 01/2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury w oparciu o przeprowadzoną ocenę ryzyka, dokonają weryfikacji częstotliwości oraz skuteczności kontroli wewnętrznych z zakresu, o którym mowa w Raporcie rocznym z działalności PKBWK za rok 2013, tj.: a) <i>obowiązku okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi) odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiołączności,</i> b) <i>prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem czytelności i aktualności,</i> c) <i>rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności.</i>

<p>c) rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności”.</p>	<p>WKD oraz PKM zrealizują powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.</p>
<p>4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w programie szkolenia ujmie zasady związane z wjazdem, wyjazdem i przejazdem pociągu na podstawie § 61 Instrukcji Ir-1 oraz organizacji pracy procesu przewozowego przez dyżurnego ruchu, wydawaniu rozkazów, wydawaniu zezwoleń oraz w komunikowaniu się z maszynistą i kierownikiem pociągu roboczego (§ 23 Instrukcji Ir-1).</p>	<p>PKBWK 01/2021_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD i PKM ujmą w programie szkoleń zasady związane z wjazdem, wyjazdem i przejazdem pociągu oraz organizacji pracy procesu przewozowego przez dyżurnego ruchu, wydawania rozkazów, wydawania zezwoleń oraz komunikowania się z maszynistą i kierownikiem pociągu roboczego. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracuje ww. program szkoleń w oparciu o wymagania wynikające z § 23 i § 61 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów (Ir-1), zwanej dalej „Instrukcją Ir-1”.</p>
<p>5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. i przewoźnik HSL Polska Sp. z o.o. podejmą działania mające na celu wyeliminowanie innych nieprawidłowości, niemających związku przyczynowego, a ujętych w niniejszym Raporcie w punkcie IV.6.</p>	<p>PKBWK 01/2021_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i przewoźnik HSL Polska sp. z o.o. podejmą działania mające na celu wyeliminowanie innych nieprawidłowości, niemających związku przyczynowego z zaistniałym zdarzeniem, ujętych w punkcie IV.6 Raportu.</p>
<p>6. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wdroży skutecznie zakaz wykorzystywania telefonów komórkowych w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracami manewrowymi, pociągów związanych z zamknięciami – zgodnie z poleceniem Wiceprezesa UTK z dnia 30.05.2012 r. zawartego w piśmie nr DBK 550/R03/KB/2012.</p>	<p>PKBWK 01/2021_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz WKD i PKM wdrożą zalecenie ujęte w Raporcie rocznym PKBWK za rok 2011 oraz przekazane pismem Wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 30 maja 2012 r., o sygn.: DBK-550/R-03/KB/2012, polegające na wprowadzeniu zakazu wykorzystywania telefonów komórkowych w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracami manewrowymi pociągów związanych z zamknięciami. Adresaci zalecenia wdrożą systemowe mechanizmy nadzoru nad bieżącą kontrolą przestrzegania wprowadzonego zakazu.</p>
<p>7. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wyegzekwuje stosowanie obowiązku osygnalizowania toru zamkniętego tarczą „D1” według postanowień § 53 ust. 6 Instrukcji Ir-1 wraz ze stosowaniem środków pomocniczych (tabliczek ostrzegających) zgodnie z postanowieniami § 50 Instrukcji Ir-1.</p>	<p>PKBWK 01/2021_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD i PKM wyegzekwują stosowanie obowiązku osygnalizowania toru zamkniętego tarczą „D1” wraz ze stosowaniem środków pomocniczych (tabliczek ostrzegających). Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje powyższy obowiązek w oparciu o postanowienia § 53 ust. 6 Instrukcji Ir-1</p>
<p>Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.), powyższe zalecenia zostały skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie i przyjęte uchwałą PKBWK.</p>	

Tabela 4. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2021	
Liczba adresatów zaleceń	129
Odpowiedzi udzielone w terminie	115
Brak odpowiedzi w terminie	14
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	14
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	12
Brak odpowiedzi na wezwanie	2

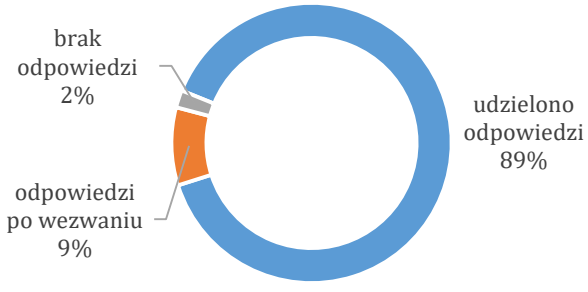
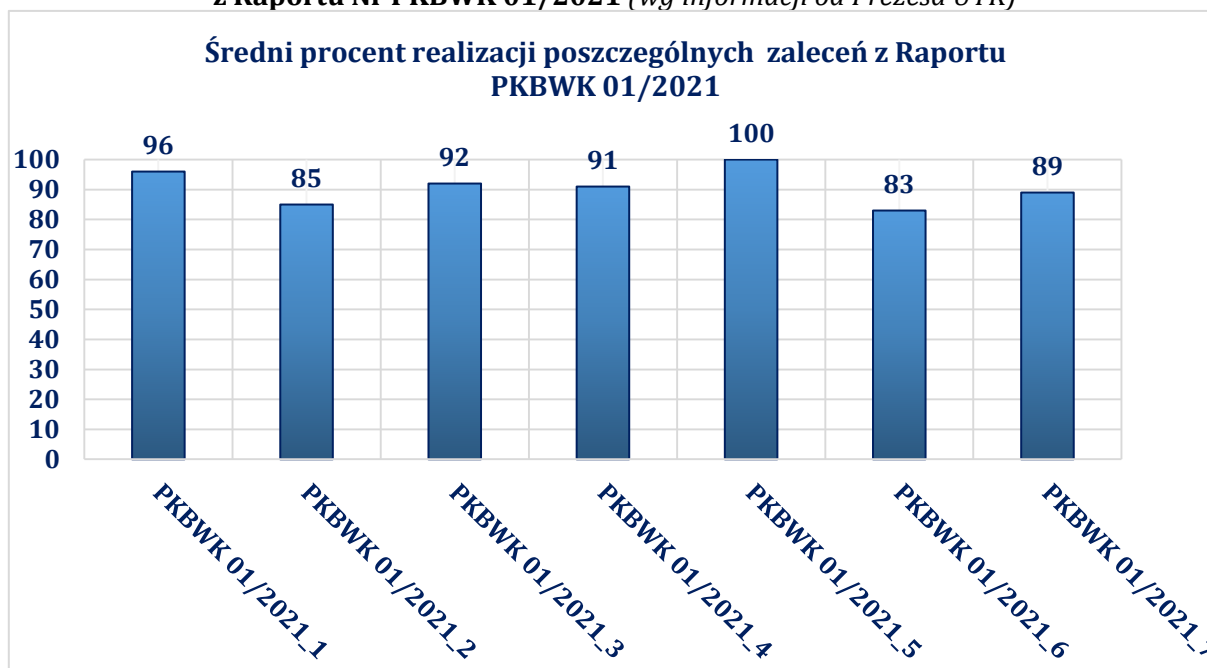


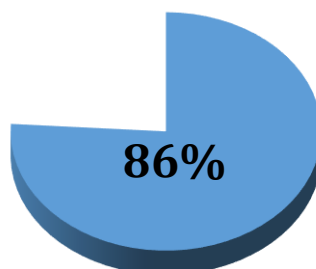
Tabela 5. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2021							
Zalecenia	PKBWK 01 /2021_1	PKBWK 01 /2021_2	PKBWK 01 /2021_3	PKBWK 01 /2021_4	PKBWK 01 /2021_5	PKBWK 01 /2021_6	PKBWK 01 /2020_7
Oceniono pozytywnie	13	125	12	12	2	125	12
Odpowiedź niewystarczająca	1	2	1	1	0	2	1
Średni procent realizacji zalecenia	96	85	92	91	100	83	89

Wykres 6. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2021** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 7. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 6. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 01/2021 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2022 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 01/2021 (wyd. w 2021 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	1) PKP PLK S.A. (2) ZI + 3) WKD Sp. z o.o. +4) PKM S.A.)	2021-05-20	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 96 (% – trakcie realizacji – przez: ZI + WKD + PKM) *)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI+ 5) PK + WKD + PKM)	2021-06-30	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 85 (% w trakcie realizacji przez: PK + ZI + WKD + PKM) *)
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI + WKD + PKM)	2021-07-29	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 92 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + WKD + PKM) *)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI + WKD + PKM)	2021-06-30	95 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 91 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + WKD + PKM) *)
Zalecenie 5	PKP PLK 6) HSL Sp. z o.o.	2022-02-25	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 100 (% – zrealizowano – przez HSL) *)
Zalecenie 6	PKP PLK (ZI + PK + WKD + PKM)	2021-04-03	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 83 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + PK + WKD + PKM) *)
Zalecenie 7	PKP PLK (ZI + WKD + PKM)	2021-12-31	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 89 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + WKD + PKM) *)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 2022-04-29 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

1) PKP PLK S.A. – oznacza: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zwana dalej „PKP PLK”

2) ZI – oznacza: autoryzowany zarządca infrastruktury kolejowej

3) WKD sp. z o.o. – oznacza: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. – zwana dalej „WKD”

4) PKM S.A. – oznacza: Pomorska Kolej Metropolitarna S.A. – zwana dalej „PKM”

5) PK – oznacza: certyfikowany przewoźnik kolejowy

6) HSL Sp. z o.o. – oznacza: przewoźnika kolejowego – zwanego dalej „HSL”

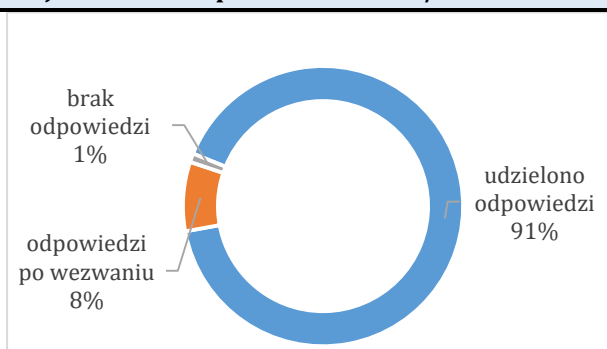
Ad. 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „ Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 ” (pismo UTK DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 29 kwietnia 2022 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.11.2021.2.KG z dnia 06 maja 2021 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim uzupełni znak drogowy F-6a przy drodze dochodzącej do drogi powiatowej nr 4321E (droga dojazdowa do przejazdu) z lewej strony przejazdu kolejowo-drogowego w km 120,779 linii kolejowej nr 1.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
2. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim podejmie działania mające na celu zapewnienie, że wszelkie nieprawidłowości zgłaszane przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikające z kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych przeprowadzonych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. będą niezwłocznie usuwane.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
3. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim dokona usunięcia znaków B-20 na przejeździe kolejowo-drogowym w km 120,779 linii kolejowej nr 1 oraz na pozostałych przejazdach kat. C położonych w ciągu zarządzanych przez siebie dróg kołowych w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju wydanym na podstawie art. 7 ust. 2 pkt. 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. Powyższe stanowi zobowiązanie dla wszystkich zarządców dróg.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
4. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim dokona działań w kierunku usunięcia drzew i krzewów przy przejazdach kolejowo-drogowych, aby zapewnić ciągłość widoczności sygnalizatorów drogowych świetlnych, urządzeń rogatkowych i znaków drogowych.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
5. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu zapewnienie, aby pracownicy tych zarządców, w tym obsada	PKBWK 02/2021_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD podejmą działania zobowiązujące pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w szczególności obsadę

<p>posterunków ruchu zgłaszający zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych do Centrum Powiadamiania Ratunkowego posługiwali się numerem identyfikacyjnym przejazdów kolejowo-drogowych, co przyczyni się do szybszego uruchomienia akcji ratunkowej i podmioty te uregulują tę sprawę w Regulaminach technicznych stacji.</p>	<p>posterunków ruchu zgłaszających zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych do Centrum Powiadamiania Ratunkowego, do posługiwania się numerem identyfikacyjnym przejazdów kolejowo-drogowych, co przyczyni się do szybszego uruchomienia akcji ratunkowej. Podmioty te uregulują powyższą kwestię w regulaminach technicznych stacji.</p>
<p>6. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury włączą w tematykę pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych ujęte w § 69 – 79 Instrukcji Ir-1 spółki PKP PLK S.A. oraz w odpowiednich przepisach innych zarządców infrastruktury.</p>	<p>PKBWK 02/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD oraz PKM włączą w tematykę pouczeń okresowych, dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych ujęte w § 48 – 58 Rozdziału 7 rozporządzenia z dnia 23 stycznia 2015 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jedn.: Dz.U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.).</p>
<p>7. Zarządcy infrastruktury kolejowej i zarządcy dróg podejmą działania poprawiające współpracę na etapie projektu, realizacji i odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych.</p>	<p>PKBWK 02/2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD podejmą działania poprawiające współpracę z zarządcami dróg na etapie projektu, realizacji i odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych.</p>
<p>8. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona demontażu nieczynnej szafy zasilającej urządzeń srk znajdującej się z prawej strony przejazdu. Dodatkowo podczas badań diagnostycznych wszystkich przejazdów należy każdorazowo sprawdzać, czy w polu widoczności z dróg dojazdowych z 5 metrów od przejazdu znajdują się szafy zasilające urządzeń SSP lub inne obiekty zasłaniające widoczność czoła pociągu i w przypadku ich stwierdzenia należy je usunąć lub przesunąć w inne miejsce dla poprawy widoczności. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po odbiorach eksploatacyjnych w trybie pilnym będzie dokonywał fizycznej likwidacji nieczynnych urządzeń i obiektów.</p>	<p>PKBWK 02/2021_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD podczas badań diagnostycznych wszystkich przejazdów kolejowo – drogowych, każdorazowo sprawdzą, czy w polu widoczności z dróg dojazdowych z 5 metrów od przejazdu znajdują się szafy zasilające urządzeń SSP lub inne obiekty zasłaniające widoczność czoła pociągu. W przypadku stwierdzenia ww. obiektów, bezzwłocznie usuną je lub przestawią w inne miejsce dla poprawy widoczności.</p> <p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona demontażu nieczynnej szafy zasilającej urządzenia srk znajdującej się z prawej strony przejazdu kolejowo-drogowego kat. C w km. 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice.</p> <p>Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD po odbiorach eksploatacyjnych, w trybie pilnym, będą dokonywali fizycznej likwidacji nieczynnych urządzeń i obiektów.</p>
<p>9. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyspieszy działania w zakresie zabudowy na przejazdach kolejowo-drogowych urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców korzystających z tych przejazdów, skutkujące nałożeniem mandatów karnych, jak ustalono w dniu 27.06.2019 r. z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego z inicjatywy</p>	<p>PKBWK 02/2021_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyspieszy działania w zakresie zabudowy innowacyjnych systemów zabezpieczenia na przejazdach kolejowo-drogowych umożliwiających:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu oraz – monitorowanie przestrzegania przez nich obowiązujących przepisów, skutkujące

Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.	nałożeniem mandatów karnych w przypadku wykroczeń.
10. Przewoźnik PKP Intercity S.A. podejmie działania mające na celu zapewnienie prawidłowej rejestracji paramentów w rejestratorach zabudowanych na pojazdach kolejowych z napędem. Dodatkowo w ramach programów poprawy bezpieczeństwa Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) PKP Intercity S.A. ujmie przeprowadzanie dodatkowych kontroli poprawności zapisów paramentów w rejestratorach pojazdów kolejowych z napędem.	PKBWK 02/2021_6 Przewoźnik PKP Intercity S.A. podejmie działania mające na celu zapewnienie prawidłowej rejestracji parametrów w rejestratorach zabudowanych na pojazdach kolejowych z napędem. Dodatkowo w ramach programów poprawy bezpieczeństwa systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) PKP Intercity S.A. ujmie przeprowadzanie dodatkowych kontroli poprawności zapisów parametrów w rejestratorach pojazdów kolejowych z napędem.
11. Przewoźnik PKP Intercity S.A. będzie kontynuował systematyczne wyposażanie pojazdów kolejowych z napędem, w tym lokomotywę EP07-411 w systemy monitoringu szlaku (kamery cyfrowe) realizując polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w tym zakresie.	PKBWK 02/2021_7 Przewoźnik PKP Intercity S.A. będzie kontynuował systematyczne wyposażanie pojazdów kolejowych z napędem, w tym lokomotywy EP07-411, w systemy monitoringu szlaku (kamery cyfrowe).
<p>Powyższe zalecenia zostały skierowane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zalecenia nr 1-4 - do zarządcy drogi tj. Zarządu Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim, - zalecenia nr 2, 3, 5-11 - do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami. <p>Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie i przyjęte uchwałą PKBWK.</p>	

Tabela 7. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2021	
Liczba adresatów zaleceń	129
Odpowiedzi udzielone w terminie	117
Brak odpowiedzi w terminie	12
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	12
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	10
Brak odpowiedzi na wezwanie	2



brak odpowiedzi	1%
odpowiedzi udzielone w terminie	91%
odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	8%

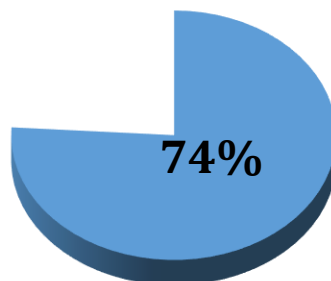
Tabela 8. Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2021							
Zalecenia	PKBWK 02 /2021_1	PKBWK 02 /2021_2	PKBWK 02 /2021_3	PKBWK 02 /2021_4	PKBWK 02 /2021_5	PKBWK 02 /2021_6	PKBWK 02 /2021_7
Oceniono pozytywnie	12	126	12	12	1	1	1
Odpowiedź niewystarczająca	0	1	0	0	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	85	71	97	88	100	100	100

Wykres 8. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 02/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 9. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 02/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 9. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 02/2021** – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2022 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 02/2021 (wyd. w 2021 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim	8)	8)100%
Zalecenie 2	Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Maz.	8)	8)100%
Zalecenie 3	Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Maz.	8)	8)100%
Zalecenie 4	Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Maz.	8)	8)100%
Zalecenie 5	PKP PLK (ZI + WKD)	2022-08-31	80 (% - w trakcie realizacji przez PKP PLK) 85 (% - w trakcie realizacji – przez: ZI + WKD)*)
Zalecenie 6	PKP PLK (ZI + PK + WKD + PKM)	2021-06-30	85 (% - w trakcie realizacji przez PKP PLK) 71 (% - w trakcie realizacji przez: PK + ZI + WKD + PKM)*)
Zalecenie 7	PKP PLK (ZI + WKD)	2021-07-29	100 (% - zrealizowano – przez PKP PLK) 97 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + WKD + PKM)*)
Zalecenie 8	PKP PLK (ZI + WKD)	2021-08-30	100 (% - zrealizowano przez PKP PLK) 88 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + WKD)*)
Zalecenie 9	PKP PLK	2021-12-31	100 (% - zrealizowano – przez PKP PLK)
Zalecenie 10	7) PKP Intercity S.A	2021-07-31	100 (% - zrealizowano – przez PKP IC)
Zalecenie 11	PKP IC	2021-07-15	100 (% - zrealizowano – przez PKP IC)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN- WDK.47.20.2022.1.KG z dnia 2022-04-29 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

7) PKP Intercity S.A. – oznacza: przewoźnika kolejowego – zwana dalej „PKP IC”

8) Pismem nr PKBWK.4631.8.13.2020 z dnia 30 marca 2021 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zgodnie art. 281 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 poz. 1043.), przekazała Zarządowi Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim informację o zakończeniu postępowania w sprawie poważnego wypadku zaistniałego w dniu 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice wraz z Raportem PKBWK 02/2021.

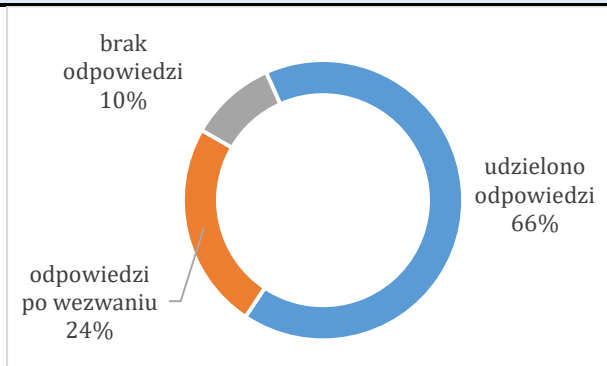
Realizacja zaleceń 1, 2, 3 i 4 potwierdzona została przez Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim pismem ZDP.4176.88.6.2021 z dnia 2022-07-19.

Ad. 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego 03 września 2020 r. o godz. 13:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Przybówka – Jasło Towarowa, w torze nr 1, w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021” (pismo UTK DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 29 kwietnia 2022 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał pismem UTK nr DPN-WDZK.47.13.2021.2.KG z dnia 11 sierpnia 2021 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Ze względu na warunki miejscowe i prędkość pociągów na tym przejeździe kolejowo-drogowym wynoszącą 100 km/h, zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmniejszenia prędkości biegu pociągów na długości odcinków widoczności czoła pociągu z drogi publicznej.	PKBWK 03/2021_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ze względu na warunki miejscowe i obowiązującą prędkość pociągów (100 km/h) na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D w km 55,924 linii kolejowej nr 106, dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu ustalenia czy zachodzi konieczność wdrożenia środka bezpieczeństwa w postaci zmniejszenia prędkości biegu pociągów na długości odcinków widoczności czoła pociągu z drogi publicznej.
2. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w trakcie pouczeń okresowych i szkoleń doraźnych przypomni zainteresowanym pracownikom o obowiązku posługiwania się Indywidualnym Numerem Identyfikacyjnym (numer skrzyżowania) przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza przy wypadkach i wzywaniu służb ratunkowych, aby nie zaistniała ponownie sytuacja przedstawiona w Raporcie PKBWK 02/2021.	PKBWK 03/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD w trakcie pouczeń okresowych i szkoleń doraźnych przypomną zainteresowanym pracownikom o obowiązku posługiwania się indywidualnym numerem identyfikacyjnym przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza przy wypadkach i wzywaniu służb ratunkowych, w celu wyeliminowania sytuacji, o której mowa w raporcie nr PKBWK 02/2021 (tj. zwłoki w uruchomieniu służb ratowniczych spowodowanej niepodaniem operatorowi numeru identyfikacyjnego przejazdu kolejowo-drogowego, na którym zaistniało zdarzenie).
3. Zarządcy infrastruktury kolejowej, w przypadku ujawnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania i organizacji ruchu w rejonie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych, będą niezwłocznie informować właściwych zarządców dróg ze wskazaniem tych nieprawidłowości i ich lokalizacji.	PKBWK 03/2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, koleje wąskotorowe oraz WKD, w przypadku ujawnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania i organizacji ruchu w rejonie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych, będą niezwłocznie informować właściwych zarządców dróg, wskazując zaistniałe nieprawidłowości i ich lokalizację oraz monitorować wdrożenie działań naprawczych w ramach ryzyka powodowanego przez strony spoza systemu kolejowego
4. Przewoźnicy kolejowi eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenie służące do „hamowania awaryjnego” ujmą w szkoleniach maszynistów tematykę związaną ze sposobami i zasadami hamowania pociągów w sytuacjach awaryjnych, tj. używanie hamulca awaryjnego (grzybka) celem skrócenia drogi hamowania – jak ustalono w pkt IV.4 niniejszego Raportu.	PKBWK 03/2021_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz WKD eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenie służące do „hamowania awaryjnego” uwzględnią w szkoleniach maszynistów tematykę związaną ze sposobami i zasadami hamowania pociągów w sytuacjach awaryjnych, tj. używania hamulca awaryjnego (grzybka) celem skrócenia drogi hamowania.

<p>5. Przewoźnik kolejowy PKP Intercity S.A. wprowadzi wymogi dla producentów pojazdów i serwisu utrzymania, dotyczące instalowania zasilania awaryjnego wideo-rejestраторów tak, aby była zachowana ciągłość rejestracji obrazu z kamer montowanych na pojazdach kolejowych (przy zamówieniach przez zapisanie w SIWZ), tym samym właściwie wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012r., skierowanego do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących przedpole jazdy – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK – Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku.</p>	<p>PKBWK 03/2021_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i WKD wprowadzą wymogi dla producentów pojazdów i serwisów utrzymania, dotyczące instalowania zasilania awaryjnego wideo-rejestраторów tak, aby była zachowana ciągłość rejestracji obrazu z kamer montowanych na pojazdach kolejowych (przy zamówieniach przez zapisanie w SIWZ), tym samym właściwie wdrożą zalecenie PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r. przekazane do realizacji przewoźnikom kolejowym pismem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z 30 maja 2012 r., o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących przedpole jazdy – kamer cyfrowych lub wideo-rejestраторów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji. Ponadto certyfikowani przewoźnicy kolejowi i WKD będą dokonywać kontroli prawidłowości pracy wideo-rejestраторów i zgodności ich użytkowania z instrukcjami obsługi przez pracowników prowadzących pojazdy kolejowe.</p>
<p>Powyższe zalecenia zostały skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie i przyjęte uchwałą PKBWK.</p>	

Tabela 10. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2021	
Liczba adresatów zaleceń	486
Odpowiedzi udzielone w terminie	434
Brak odpowiedzi w terminie	166
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	166
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	115
Brak odpowiedzi na wezwanie	51

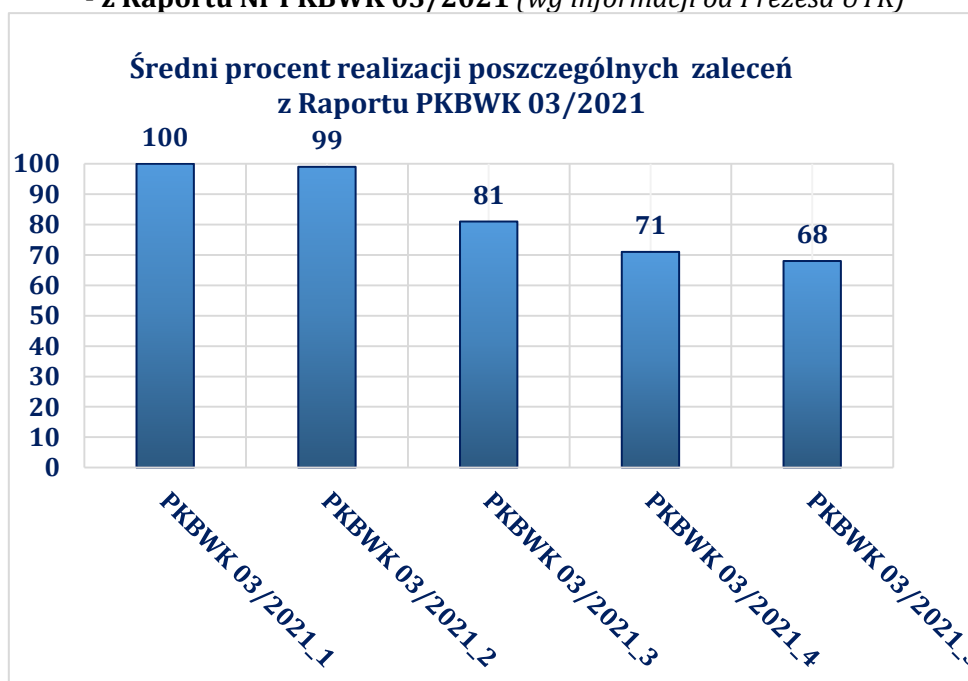


brak odpowiedzi	10%
udzielono odpowiedzi	66%
odpowiedzi po wezwaniu	24%

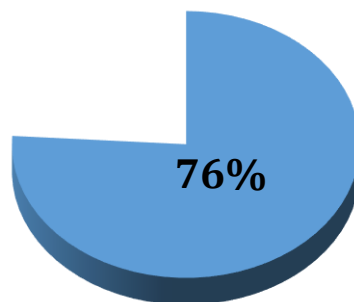
Tabela 11. Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2021					
Zalecenia	PKBWK 03 /2021_1	PKBWK 03 /2021_2	PKBWK 03 /2021_3	PKBWK 03 /2021_4	PKBWK 03 /2021_5
Oceniono pozytywnie	1	10	309	115	114
Odpowiedź niewystarczająca	0	1	41	1	3
Średni procent realizacji zalecenia	100	99	81	71	68

Wykres 10. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 12. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 03/2021** – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2022 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 03/2021 (wyd. w 2021 r.)	Podmiot będący adresem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK	2022-08-31	100 (% – zrealizowane przez PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI + WKD)	2021-06-30	85 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 99 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + WKD)*)
Zalecenie 3	ZI (ZI + ⁹⁾ UŻb + ¹⁰⁾ KW + WKD)	2021-12-31	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 81 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + KW + WKD) *)
Zalecenie 4	(PK + WKD)	71 (% – w trakcie realizacji przez: PK + WKD) *)
Zalecenie 5	PKP IC (PK + WKD)	2026-12-26	82 (% – w trakcie realizacji przez PKP IC) 68 (% – w trakcie realizacji przez: PK + WKD)*)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 2022-04-29 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

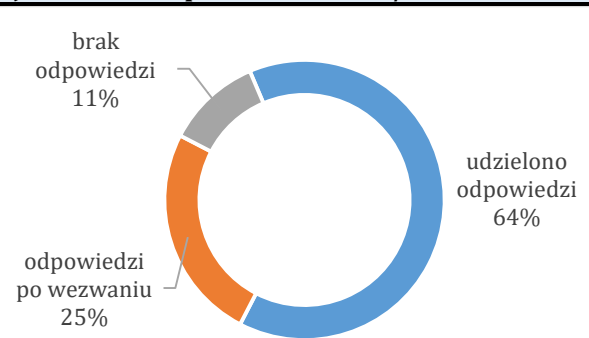
⁹⁾ UŻb – użytkownicy bocznic kolejowych

¹⁰⁾ KW – koleje wąskotorowe

Ad. 4) RAPORT Nr PKBWK 04/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 18 sierpnia 2020 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Lublin Główny - Przeworsk, w torze nr 1, w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny - Przeworsk	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021” (pismo UTK DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 29 kwietnia 2022 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał pismem UTK nr DPN-WDZK.47.23.2021.2.KG z dnia 13 września 2021 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona oceny znaczenia zmiany i ryzyka uwzględniając nieprawidłowości ujęte w punktach II.1.5., IV.5.3., IV.5.4., IV.6. Raportu.	PKBWK/04/2021_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona oceny znaczenia zmiany i ryzyka uwzględniając nieprawidłowości ujęte w punktach 11.1.5., IV.5.3., IV.5.4., IV.6. Raportu.
2. Zarządcy infrastruktury kolejowej rozszerzą obowiązki wykonywania sprawdzania: <ul style="list-style-type: none"> a) widoczności przejazdu z dróg dojazdowych, b) prawidłowości zachowania trójkątów widoczności, c) prawidłowości ustawienia komór sygnalizatorów drogowych i ich widoczności z dróg dojazdowych, d) aktualności metryki przejazdu i ich zgodności z parametrami na gruncie dla wszystkich pracowników przeprowadzających zabiegi konserwacyjne, jak również kontrole i badania diagnostyczne przejazdów 	PKBWK 04/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz WKD rozszerzą obowiązki wykonywania sprawdzania: <ul style="list-style-type: none"> a) widoczności przejazdu z dróg dojazdowych, b) prawidłowości zachowania trójkątów widoczności, c) prawidłowości ustawienia komór sygnalizatorów drogowych i ich widoczności z dróg dojazdowych, d) aktualności metryki przejazdu i ich zgodności z parametrami na gruncie, dla wszystkich pracowników przeprowadzających zabiegi konserwacyjne, jak również kontrole i badania diagnostyczne przejazdów.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmie działania mające na celu poprawę efektywności realizacji procedur SMS, w szczególności procedur PW-01 oraz PR-03 oraz poprawę efektywności realizowanych kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych oraz wdroży skuteczne mechanizmy nadzoru nad realizacją obowiązków wynikających z tych procedur.	PKBWK 04/2021_3: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu: <ul style="list-style-type: none"> a) poprawę efektywności realizacji procedur SMS, w szczególności dotyczących utrzymania linii kolejowych w sprawności technicznej i organizacyjnej oraz odnoszących się do zarządzania zmianą, b) poprawę efektywności realizowanych kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych.
Zalecenia nr 1, 2 i 3 skierowane zostały do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi. Wyszczególnione podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie.	

Tabela 13. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2021	
Liczba adresatów zaleceń	417
Odpowiedzi udzielone w terminie	266
Brak odpowiedzi w terminie	151
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	151
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	104
Brak odpowiedzi na wezwaniu	47



brak odpowiedzi 11%

udzielono odpowiedzi 64%

odpowiedzi po wezwaniu 25%

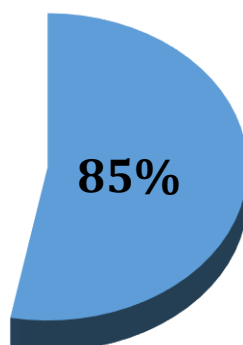
Tabela 14. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2021			
Zalecenia	PKBWK 04 /2021_1	PKBWK 04 /2021_2	PKBWK 04 /2020_3
Oceniono pozytywnie	1	298	12
Odpowiedź niewystarczająca	0	56	1
Średni procent realizacji zalecenia	100	85	83

Wykres 12. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 04/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 13. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 04/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 15. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 04/2021 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2022 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 04/2021 (wyd. w 2021 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK	2022-03-16	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI + UŻb + ¹¹⁾ OKW + WKD)	2021-12-31	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 85 (% w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + WKD)*)
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI)	2021-12-31	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK) 83 (% – w trakcie realizacji przez ZI) *)

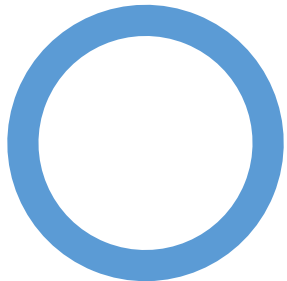
*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 2022-04-29 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹¹⁾ OKW – oznacza: operatora kolei wąskotorowej – zwany dalej „OKW”

Ad. 5) RAPORT Nr PKBWK 05/2021 z badania poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021” (pismo UTK DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 29 kwietnia 2022 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał pismem UTK nr DPN-WDZK.47.33.2021.2.KG. z dnia 24 listopada 2021 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządca drogi, Burmistrz Miasta Trzciel podejmie działania zmierzające do niezwłocznego usuwania, wskazanych we wnioskach zarządcy infrastruktury kolejowej, nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie badań diagnostycznych lub podczas kontroli na przejazdach.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
2. Przewoźnik kolejowy POLREGIO sp. z o.o. dokona sprawdzenia we wszystkich pojazdach kolejowych, będących w użytkowaniu spółki, poprawności działania zainstalowanych rejestratorów przedpola jazdy oraz podejmie właściwe działania mające na celu zapewnienie sprawności technicznej tych rejestratorów.	PKBWK 05/2021_1 Przewoźnik kolejowy POLREGIO sp. z o.o. dokona sprawdzenia we wszystkich pojazdach kolejowych, będących w użytkowaniu spółki, poprawności działania zainstalowanych rejestratorów przedpola jazdy oraz podejmie właściwe działania mające na celu zapewnienie sprawności technicznej tych rejestratorów
3. Zarządca drogi gminnej klasy L wraz z zarządcą infrastruktury kolejowej dostosują dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego, na długości minimum 34 m, do szerokości 2 x 2,75 metra (wg postanowień §15 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016 roku poz. 124 z późn. zm.)). Obecna szerokość drogi spełnia wymagania §14 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia, która jest dopuszczalna na czas etapowania budowy lub przy przebudowie drogi.	PKBWK 05/2021_2 Zarządca drogi gminnej klasy L wraz z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dostosują dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego, na długości minimum 34 m, do szerokości 2 x 2,75 metra (wg postanowień § 15 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r., poz. 124, z późn. zm.)). Obecna szerokość drogi spełnia wymagania § 14 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia, która jest dopuszczalna na czas etapowania budowy lub przy przebudowie drogi.
4. Zarządca infrastruktury kolejowej utrzyma ograniczenie prędkości pociągów do 60 km/h do czasu dostosowania szerokości drogi dojazdowej do szerokości pomostu przejazdu.	PKBWK 05/2021_3 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. utrzyma ograniczenie prędkości pociągów do 60 km/h do czasu dostosowania szerokości drogi dojazdowej do szerokości pomostu przejazdu.
Powyższe zalecenia zostały skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym raporcie i przyjęte uchwałą PKBWK.	

Tabela 16. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2021	
Liczba adresatów zaleceń	2
Odpowiedzi udzielone w terminie	2
Brak odpowiedzi w terminie	0
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	0
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	0
Brak odpowiedzi na wezwanie	0



udzielono odpowiedzi
100%

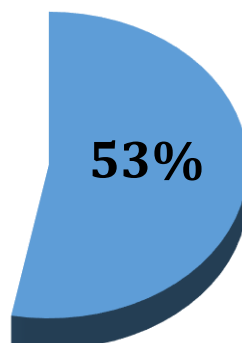
Tabela 17. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2021			
Zalecenia	PKBWK 05 /2021_1	PKBWK 05 /2021_2	PKBWK 05 /2020_3
Oceniono pozytywnie	1	1	1
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	100	40	100

Wykres 14. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2021** (wg informacji Prezesa UTK)



Wykres 15. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Nr PKBWK 05/2021 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 18. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 05/2021 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2022 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 05/2021 (wyd. w 2021 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	Zarządca drogi, Burmistrz Miasta i Gminy Trzciel	¹²⁾ 2022-12-31	¹²⁾ w trakcie realizacji przez zarządcę drogi
Zalecenie 2	POLREGIO S.A.	2022-03-30	100 (% – zrealizowano przez POLREGIO S.A.)
Zalecenie 3	PKP PLK + zarządca drogi gminnej klasy L	2023-06-30	40 (% – w trakcie realizacji – przez PKP PLK + zarządcę drogi gminnej klasy L *)
Zalecenie 4	PKP PLK	2021-02-09	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK)

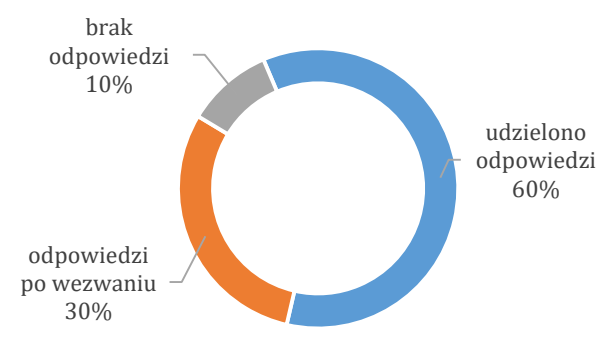
^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 2022-04-29 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹²⁾ Pismem nr PKBWK.4631.1.18.2021 z dnia 28 października 2021r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zgodnie art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 poz. 1043.), przekazała Burmistrzowi Miasta i Gminy Trzciel informację o zakończeniu postępowania w sprawie poważnego wypadku zaistniałego w dniu 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski wraz z Raportem PKBWK 05/2021.

Burmistrz Gminy Trzciel przekazał do PKBWK informację w piśmie nr GKM.7234.14.2022 z dnia 2022-08-05 dotyczącą realizacji zalecenia nr 1 tj. deklarację wykonania w całości prac związanych z wykonaniem dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego na długości 34 m w terminie do dnia 31 grudnia 2022 r.

Tabela 19. Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2020 z działalności PKBWK przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku (wg informacji od Prezesa UTK)

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2020	
Liczba adresatów zaleceń	454
Odpowiedzi udzielone w terminie	270
Brak odpowiedzi w terminie	184
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	184
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	137
Brak odpowiedzi na wezwanie	47



brak odpowiedzi 10%

udzielono odpowiedzi 60%

odpowiedzi po wezwaniu 30%

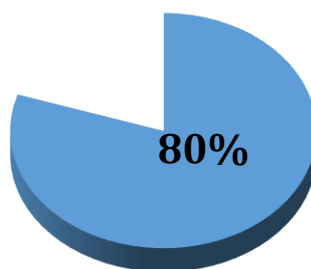
Tabela 20. Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2020							
Zalecenia	Raport Roczny za 2020_1	Raport Roczny za 2020_2	Raport Roczny za 2020_3	Raport Roczny za 2020_4	Raport Roczny za 2020_5	Raport Roczny za 2020_6	Raport Roczny za 2020_7
Oceniono pozytywnie	261	273	101	237	120	11	13
Odpowiedź niewystarczająca	40	55	4	53	2	0	2
Średni procent realizacji zalecenia	83	78	80	77	81	93	77

Wykres 16. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2020 z działalności PKBWK (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 17. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2020 z działalności PKBWK (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 21. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2021 r., a opublikowanych w Raporcie Rocznym za rok 2020 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2022 r. (oraz na podstawie informacji z UTK)

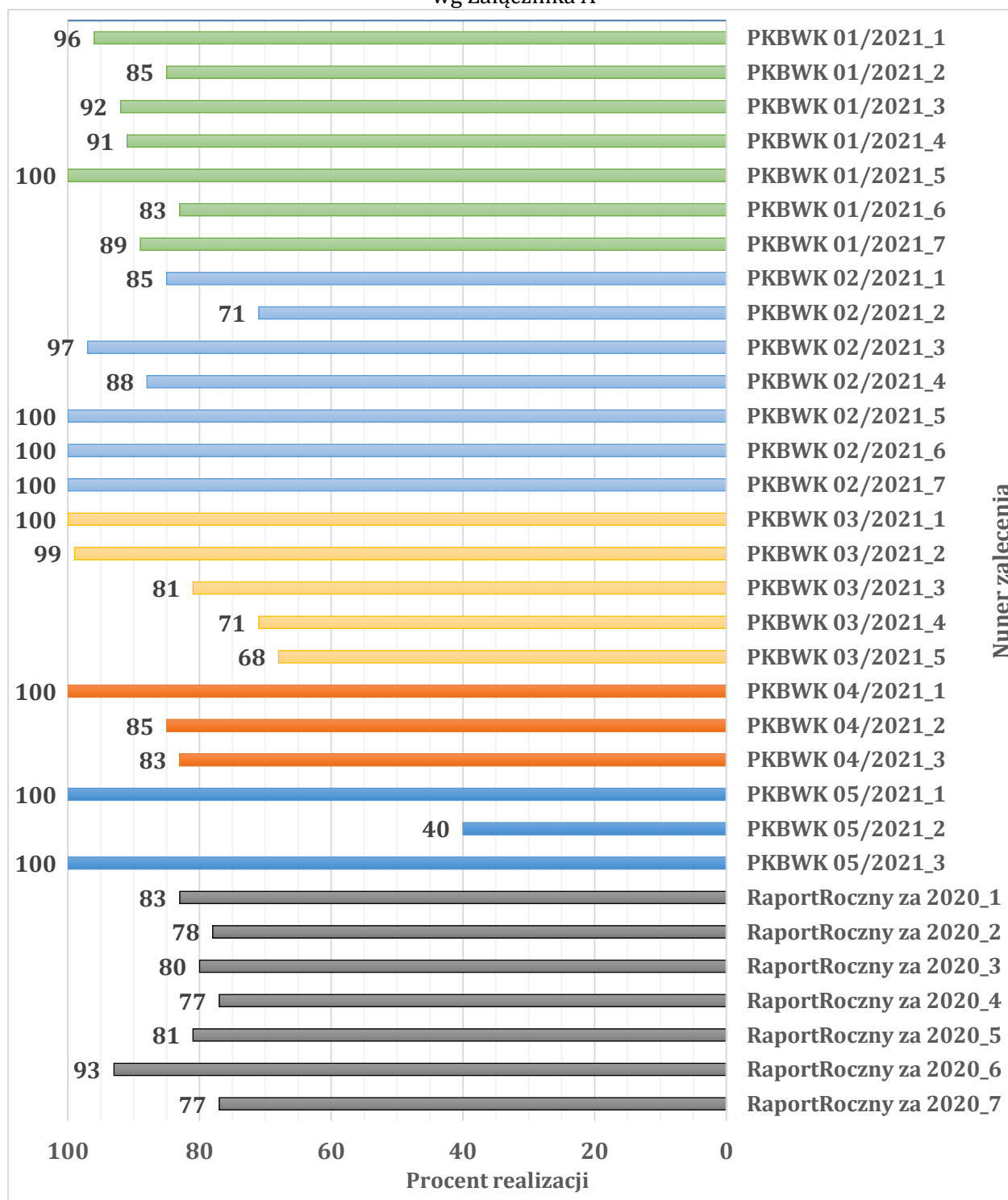
Zalecenia z Raportu Roczego za rok 2020 (wyd. w 2021 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK (ZI + UŻb + WKD)	2022-02-28	100 (% – podjęto działania alternatywne – przez PKP PLK) 83 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + WKD) *)*13)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI + UŻb + KW+ WKD)	2022-06-30	90 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 78 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + KW + WKD) *)*13)
Zalecenie 3	(PK) (towarowi)	80 (% – w trakcie realizacji przez: PK (towarowi) *)*13)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI + UŻb)	2021-12-31	100 ((% – zrealizowano przez PKP PLK) 77 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb) *)*13)
Zalecenie 5	(PK)	81 (% – w trakcie realizacji przez PK)*)*13)
Zalecenie 6	PKP PLK (ZI)	2022-12-31	90 (w trakcie realizacji, podjęto działania alternatywne przez PKP PLK) 93 (% – w trakcie realizacji przez ZI)*)*13)
Zalecenie 7	PKP PLK (ZI)	2022-10-31	50 (% w trakcie realizacji przez PKP PLK) 77 (% – w trakcie realizacji przez ZI)*)*13)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.47.20.2022.1.KG z dnia 2022-04-29 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

*13) treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK ujęta została w zestawieniu w punkcie 5.1 niniejszego raportu

Informacje o **średnim procencie realizacji poszczególnych zaleceń skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** zawarte są w Załączniku A do niniejszego Raportu Roczego. Natomiast informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2021 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) zawarte są w Załączniku B.

Wykres 18. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2021
wg Załącznika A



Prezes UTK w 2021 roku kontynuował działania wynikające z zalecenia PKBWK wydanego w raporcie nr PKBWK/07/2019 z wypadku kat. B11 na linii nr 272, szlak Taczanów – Pleszew o treści: *Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podejmie działania w zakresie wprowadzenia obowiązku rejestracji zestawów kołowych dla osi wagonów towarowych zgodnie z Przewodnikiem wdrażania Europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych opracowanym w Brukseli w dniu 26 lipca 2010 roku przez Wspólną Grupę Sektorową ERA Task Force dla spraw wagonów towarowych/osi, który został uzgodniony z krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority).*

W 2021 r. uruchomiono testową wersję systemu KRZK dla wybranych podmiotów rynku kolejowego oraz przekazano do Ministerstwa Infrastruktury propozycje zmian legislacyjnych. Wprowadzenie rejestru zestawów kołowych – z uwagi na skalę oddziaływania – wymaga dalszych testów przygotowanej aplikacji informatycznej i jej szerokiego udostępnienia podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie oraz dysponentom pojazdów kolejowych, a także przeprowadzenia nowelizacji zapisów ustawy o transporcie kolejowym i wprowadzenia do porządku prawnego dedykowanego rozporządzenia.

6.2 Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK)

W roku 2021, Prezes UTK przedłożył opinie do 5 projektów raportów dotyczących zaistniałych zdarzeń, w których PKBWK prowadziła postępowania. Prezes UTK przedstawiał stanowisko zawierające propozycje zmiany zapisów w opiniowanych projektach raportów.

Do podmiotów rynku kolejowego (certyfikowanych przewoźników kolejowych, autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczonych tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa), Prezes UTK przesłał łącznie 1617 pism, przekazujących 32 zalecenia wynikające z raportów PKBWK.

Wskazane podmioty zostały zobligowane do poinformowania Prezesa UTK w określonym terminie o sposobie postępowania z zaleceniami PKBWK.

W UTK przeprowadzono analizę jakościową odpowiedzi przesyłanych przez podmioty rynku kolejowego i na tej podstawie dokonał on oceny sposobu realizacji wydanych zaleceń (rekomendacji).

Analiza zawiera w głównej mierze sporządzoną ocenę Prezesa UTK, deklarowanego sposobu realizacji zaleceń przez podmioty funkcjonujące w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem lub system zarządzania utrzymaniem. W proporcjonalnie niewielu przypadkach określonych, jako „odpowiedź niewystarczająca” Prezes stwierdził braki, co najmniej jednego z wymaganych

elementów, co końcowo może negatywnie wpłynąć na efektywność wdrożenia rekomendacji PKBWK. Kwestie te będą monitorowane podczas realizowanych działań nadzorczych UTK z uwzględnieniem potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz wagi niezgodności.

Do 01 kwietnia 2022 r. - 57 podmiotów nie udzieliło odpowiedzi o realizacji zaleceń wynikających z przynajmniej jednego raportu PKBWK. Wg Prezesa UTK, uchylającymi się od udzielania odpowiedzi, są głównie podmioty, które prowadzą działalność w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, m.in. użytkownicy bocznic kolejowych bądź operatorzy kolei wąskotorowych.

W okresie styczeń 2021 – kwiecień 2022 roku, Prezes UTK wydał w trzech przypadkach decyzje cofające dokument uprawniający do prowadzenia działalności - certyfikat bezpieczeństwa (dwa przypadki) i certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

Prezes UTK w ramach sprawowanego nadzoru (zgodnie z art. 281 ust. 9 ustawy) w okresie styczeń 2021 – kwiecień 2022 skontrolował realizację wybranych zaleceń wynikających z raportów PKBWK wydanych w 2021 r. We wskazanym okresie przeprowadzono 42 działania nadzorcze, w tym 18 kontroli systemów zarządzania bezpieczeństwem, w trakcie, których weryfikowano wdrożenie zaleceń w ujęciu systemowym oraz 24 działania nadzorcze, których przedmiotem był nadzór nad realizacją zaleceń PKBWK.

Działaniami nadzorczymi objęto 26 certyfikowanych przewoźników kolejowych, 10 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz 6 użytkowników bocznic kolejowych. Kontroli zostało poddanych 26 różnych zaleceń PKBWK, co stanowi ponad 80% wszystkich wydanych zaleceń w 2021 r., zaś łącznie podczas działań nadzorczych w 42 podmiotach zweryfikowano wdrożenie ponad 300 zaleceń.

W toku kontroli stwierdzono 17 nieprawidłowości, które dotyczyły braku wdrożenia bądź nieprawidłowości we wdrożeniu zaleceń z Raportów Nr PKBWK 01/2021, PKBWK 02/2021, PKBWK 03/2021, PKBWK 04/2021, Raportu Rocznoego za rok 2020.

Ponadto Prezes UTK nadal kontynuował w 2021 roku działania w kierunku realizacji zalecenia PKBWK zawartego w opublikowanym 20 listopada 2019 r. raporcie nr PKBWK/07/2019 z wypadku kat. B11 na linii 272, szlak Taczanów – Pleszew, spowodowanego złamaniem osi zestawu kołowego.

7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2021 r.

W 2021 r. Komisja prowadziła działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznanych środków finansowych na ten rok. W ramach przydzielonych środków finansowych zatrudnionych było 11 stałych członków Komisji, a od października 2021 r. – 9 stałych członków Komisji.

W ramach swoich działań Komisja współpracowała z innymi komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji między innymi w zakresie analizy projektów

aktów prawnych, programów branżowych, przygotowywania budżetu czy spraw organizacyjnych i personalnych.

Działania Komisji dotyczyły m.in.:

- współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (UTK),
- współpracy z komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie ustalenia przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń,
- wyjazdów członków stałych Komisji na miejsce zaistniałych zdarzeń na polecenie Przewodniczącego Komisji – (wyjazdy do 28 zdarzeń);
- podjęcie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (7 decyzji Przewodniczącego Komisji);
- wydania zaleceń podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa, w trakcie prowadzonych postępowań (14 zaleceń),
- współpracy z prokuraturami i policją, na miejscu zdarzenia i w późniejszych etapach postępowania zgodnie z zawartym porozumieniem i obowiązującymi przepisami,
- współpracy z organizatorami szkoleń i konferencji w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi (poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami) przez komisje kolejowe oraz udziału w spotkaniach i naradach w przedsiębiorstwach kolejowych, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- udziału członków Komisji w seminariach i konferencjach dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- współpracy z zarządcami dróg publicznych różnego szczebla (powiatowe, gminne), po zaistniałych zdarzeniach kolejowych na przejazdach kolejowo-drogowych,
- współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE,
- udziału w posiedzeniach i zespołach roboczych oraz współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej (EUAR),
- współpracy z komórkami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w obszarze projektowania zmian przepisów krajowych,
- współpracy z urzędem obsługującym Ministra Administracji i Spraw Wewnętrznych, jak stanowi art. 28d ustawy,
- współpracy z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie urzędzeń monitorujących wykroczenia kierowców w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

8. Podsumowanie

W roku 2021 r. ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji wzrosła o 36,8% w stosunku do roku poprzedniego. W roku 2021 odnotowano 2403 zgłoszone, zaistniałe zdarzenia, a w roku 2020 – 1739 (tj. wzrost o 646 zdarzeń) (Wykres 1).

Należy nadmienić, że od lipca 2021 r. do PKBWK wpływa większa liczba zgłoszeń o zaistniałych zdarzeniach. Powyższe wiąże się z rozszerzeniem zakresu obowiązywania przepisów *Rozdziału 5 a ustawy o transporcie kolejowym* na podmioty określone w art. 3 tej ustawy. Zmiana została wprowadzona ustawą zmieniającą ustawę o transporcie kolejowym z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - art. 1 pkt 3) lit. b (Dz. U. poz. 780) i dotyczy zarządców sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych (m.in. WKD i linie kolei wąskotorowych).

Wzrost liczby zdarzeń, to również efekt zniesienia ograniczeń związanych z przemieszczaniem się z powodu pandemii COVID-19 i stopniowego powrotu do normalności - po ich uchyleniu.

Niezależnie od powyższego zanotowano znaczny wzrost ogólnej liczby zdarzeń, a dotyczy to w szczególności zdarzeń zaistniałych na przejazdach kolejowych.

W zakresie poważnych wypadków nastąpił spadek o 50,0 %, natomiast w obszarze wypadków wzrost o 31,7 %, a incydentów o 39,2%.

W 2021 roku zaistniały 3 poważne wypadki – wszystkie na przejazdach kolejowo-drogowych: 1 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C i dwa na kategorii D. Natomiast w 2020 roku zaistniało 6 poważnych wypadków – w tym 4 na przejazdach kolejowo-drogowych: po 1 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B i D oraz dwa na przejeździe kategorii C.

Na przejazdach kategorii A zaistniało 6 wypadków, co stanowi wzrost o 1 wypadek w stosunku do roku poprzedniego (w 2020 r. zaistniało 5 wypadków). W 2021 r. nie zanotowano poważnych wypadków na przejazdach kategorii A, w 2020 r. również nie zanotowano poważnych wypadków.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B w 2021 r. zaistniało 19 wypadków, a w roku 2020 – 12 wypadków oraz 1 poważny wypadek. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zaistniał w 2021 roku - 1 poważny wypadek oraz 33 wypadki, natomiast w 2020 r. – 2 poważne wypadki i 25 wypadków.

Niepokojącym zjawiskiem był w 2021 r. wzrost wypadków o 8 na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C.

W 2021 r. zaistniało ponad 50 zdarzeń polegających na wjechaniu pojazdu drogowego i uderzeniu w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w pociągu podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, C a także B.

Niepokojący wzrost poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w porównaniu do roku 2020 (tj. z zaistniałych 149 w 2020 r. wzrost do 211 wypadków w 2021 r.). W roku 2021 wystąpił wzrost poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych - o 41,6 % w porównaniu do roku 2020.

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń wynika, że wystąpił również niepokojący wzrost (o 229 incydentów) zdarzeń kwalifikowanych do kategorii C64 (w roku 2021 zanotowano 585 incydentów, a w roku 2020 – 356) tj. *złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu*. Do kategorii C64 przez komisje kolejowe kwalifikowane są incydenty, polegające na wjeździe i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami (rogatkami).

W 2021 r. zaistniało 585 zdarzeń kategorii C64 w tym: ponad 498 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 78 obrzuceń pociągów i pozostałe incydenty (kradzieże, ułożenie przeszkody i inne czyny chuligańskie).

Zdarzenia (incydenty) na przejazdach kolejowych - niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 122); złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu, w tym zamknięcia pojazdów drogowych na przejazdach, uszkodzenia rogatek (tj. incydenty kategorii C64 – 498).

Łącznie zanotowano 620 incydenty na przejazdach kolejowo-drogowych - polegających na niezatrzymaniu się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu, w tym zamknięcia pojazdów drogowych na przejazdach, uszkodzenia rogatek (tj. incydenty kategorii C64).

Należy nadmienić, że przedstawione dane liczbowe dotyczące incydentów na przejazdach kolejowych, w tym zamknięć pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, oparte są tylko na informacjach przekazanych przez komisje kolejowe w *Protokołach ustaleń końcowych*. Natomiast w praktyce istnieje dużo większa liczba tego typu zdarzeń - część tych incydentów jest również kwalifikowana do kategorii C66. Należy podkreślić, że nie wszystkie zdarzenia są zgłaszane (gdyż, po bezkolizyjnym zjeździe pociągu z przejazdu kolejowo-drogowego kierującemu pojazdem drogowym, rogatki podnoszą się

samoczynnie umożliwiając, mimo nieprzestrzegania przepisów o ruchu drogowym przy przekraczaniu tych przejazdów, odjechać bezkarnie).

Zarządcy infrastruktury powinni podjąć działania, aby incydenty pozostawiania pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi rogatkami bez kontaktu z pojazdami kolejowymi były każdorazowo kwalifikowane wyłącznie do kat. C64. Przewoźnicy winni w ramach kultury bezpieczeństwa podejmować działania, mające na celu spowodowanie, aby maszyniści i prowadzący pojazdy kolejowe każdorazowo zgłaszali pracownikom zarządcy infrastruktury fakt pozostawiania pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi rogatkami.

Znacny wzrost zdarzeń (wypadków i incydentów) w 2021 r. na przejazdach kolejowo-drogowych (Wykres 5) powinien zmobilizować zarządców infrastruktury do podjęcia skutecznych działań powodujących poprawę bezpieczeństwa (zmniejszenie liczby tych zdarzeń).

Odnotowano nieznaczny wzrost liczby poszkodowanych (zabitych) w ewidencji wszystkich wypadków kolejowych tj. o 2,0%. Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 19 sierpnia 2022 r. Liczba zdarzeń w statystyce w tej kategorii jest znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2021 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę zakwalifikowania części zdarzeń kategorii B34, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

Negatywnym zjawiskiem jest wzrost liczby incydentów kategorii C68 – rozerwanie pociągu bez zbiegnięcia (w 2021 roku zaistniało 281, a w 2020 – zaistniało 221 incydentów). Liczba tych zdarzeń jest bardzo duża, co powinno mobilizować komisje kolejowe do bardziej wnikliwych analiz przyczyn i wyjaśnienia okoliczności ich powstawania, w celu minimalizowania zagrożeń. W 2021 r. zaistniało 10 wypadków kategorii B08 i 4 incydenty kategorii C47 (tj. zbiegnięcia pojazdów kolejowych).

W systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) odnotowano wzrost o ponad 44,4% incydentów kategorii C50 (z 27 incydentów w 2020 r. do 39 w 2021 r.) dotyczących niewłaściwego załadowania, rozładowania i zabezpieczenia ładunku. Jest to niepokojące zjawisko z uwagi na fakt, że mimo wydanego zalecenia w tej sprawie w Raporcie Rocznym za rok 2020, liczba tych zdarzeń w 2021 wzrosła. Natomiast w 2019 roku odnotowano 17 incydentów kat. C50. Powyższe wymaga zwiększenia nadzoru i większego zaangażowania przewoźników i podmiotów odpowiedzialnych (dotyczy to również podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM)) za organizację przewozów towarowych.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia kat. C54, tj. wykrywane uszkodzenia lub stany awaryjne wagonów przez urządzenia detekcji, potwierdzone w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także inne usterki w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważone przez personel obsługi. Nastąpił wzrost tych zdarzeń ze 191 zaistniałych w 2020 r. do 226 - w 2021 roku.

W ewidencji w 2021 r., zanotowano znaczny wzrost zgłoszonych incydentów o 39,2% w stosunku do roku poprzedniego (Wykres 1). W odniesieniu do wypadków zaistniałe incydenty generują mniejsze straty materialne i mniejszą liczbę osób poszkodowanych. Niemniej jednak utrzymująca się ich duża liczba, stanowi istotną informację o istniejących zagrożeniach, które podmioty rynku kolejowego powinny poddać monitorowaniu w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem i systemów zarządzania utrzymaniem. Incydenty kategorii C54 (226), C64 (585), C68 (281) stanowią łącznie ponad 62,8 % wszystkich incydentów zaistniałych w 2021 r. Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia, zaistniałe podczas prowadzenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych. Zdarzenia związane z inwestycjami najczęściej są kwalifikowane do kategorii B09 i C51. Kategorie zdarzeń B09 i C51 związane z uszkodzeniem lub złym utrzymaniem budowli obejmują również niewłaściwe wykonywanie robót inwestycyjnych i modernizacyjnych (np. najechanie pojazdu kolejowego na pozostawione sprzęty (materiały) na torze lub w skrajni toru). Ponadto oprócz powyższych kategorii, zdarzenia zaistniałe w związku nieprawidłowościami podczas wykonywania napraw infrastruktury, robót inwestycyjnych i modernizacyjnych były kwalifikowane przez komisje kolejowe do innych kategorii. W poprzednim roku nastąpił wzrost liczby wypadków kategorii B09 - z 33 w 2020 r. do 58 w 2021 r., a incydentów kategorii C51 wzrost - z 38 w 2020 r. do 42 w 2021 r. Liczba tych zdarzeń jest nadal znacząca i podlegać winna wnikliwej uwadze przez sprawujących nadzór i organizujących te prace.

Najczęściej występującymi nieprawidłowościami związanymi ze zdarzeniami w zakresie inwestycji i modernizacji oraz naprawami nawierzchni i torów jest:

- **nieprzestrzeganie tymczasowych regulaminów** prowadzenia robót oraz wewnętrznych instrukcji zarządcy,
- **opracowanie regulaminów w sposób uproszczony** nie obejmujący wszystkich zagrożeń bezpieczeństwa wykonywanych robót,
- **nieprawidłowe zabezpieczenie miejsca robót** - starcia pojazdów kolejowych z obiektami wchodzącymi w skrajnię toru czynnego - najczęściej z pojazdami pracującymi na placu budowy (koparki, wywrotki), nieprawidłowo składowane materiały (podkłady, szyny itp.), kolizje z pojazdami drogowymi powstałe na skutek braku strzeżenia przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika, uszkodzenie taboru przez tłuczeń z pracującej na sąsiednim torze oczyszczarki tłuczni, czy piaskowania konstrukcji remontowanego mostu,
- **nieprawidłowe postępowania użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych**, zlokalizowanych w obrębie prowadzonych robót,
- **niezachowanie należytej ostrożności podczas wykonywania robót** - potrącenia pracowników przez pociągi poruszające się po torze czynnym bez ograniczenia prędkości, w sąsiedztwie wykonywanych robót,

- **nieprawidłowe ułożenie drogi przebiegu** – prawidłowość ułożenia drogi przebiegu nie weryfikowana przez urządzenia srk, wyłączone z powodu prowadzonych robót,
- **niezatrzymanie pojazdu w miejscu, w którym powinien się zatrzymać** (np. przed tarczą manewrową lub rozjazdami podczas zjazdu z miejsca robót, rozpoczęcie jazdy bez wymaganego zezwolenia bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem),
- brak ścisłej współpracy w obszarze inwestycji i eksploatacji, brak właściwej komunikacji pomiędzy Centrami Realizacji Inwestycji i Zakładów Linii Kolejowych spółki PKP PLK.

Z analizy zdarzeń na bocznicach kolejowych w 2021 r. – wynika znaczny wzrost zaistniałych zdarzeń w 2021 r. (tj. – zaistniało 180 zdarzeń, w tym 149 wypadków oraz 31 incydentów) natomiast w 2020 r. zaistniało łącznie 141 (w tym 110 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 31 do kategorii incydenty kolejowe).

Zdarzenia na bocznicach kolejowych w 2021 stanowią 7,5 % ogólnej liczby (2403) zdarzeń zgłoszonych do PKBWK, wypadki (149) stanowią 22,5% ogólnej liczby (661) zaistniałych wypadków kolejowych zgłoszonych do PKBWK, a incydenty (31) stanowią 1,8% ogólnej liczby incydentów kolejowych (1739).

Komisja w niniejszym raporcie wydała zalecenia służące zdaniem Komisji - poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Komisja w 2021 r. wypełniała swoje ustawowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2021 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z: komisjami kolejowymi, krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, UTK oraz Agencją Kolejową Unii Europejskiej.

ZAŁĄCZNIK „A”
do Raportu Roczno go za rok 2021
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2021 r.
(wg informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń z nw. raportów i po wprowadzeniu zmian do ich treści przekazał je do realizacji zarządcom, przewoźnikom kolejowym, podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz podmiotom eksploatującym pojazdy specjalne.

- 1) RAPORT Nr PKBWK 01/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A 13 zaistniałego 09 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny
- 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice
- 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego 03 września 2020 r. o godz. 13:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Przybówka – Jasło Towarowa, w torze nr 1, w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło
- 4) RAPORT Nr PKBWK 04/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 18 sierpnia 2020 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Lublin Główny – Przeworsk, w torze nr 1, w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk
- 5) RAPORT Nr PKBWK 05/2021 z badania poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski
- 6) Raport Roczny za rok 2020 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Analiza informacji o realizacji poszczególnych zaleceń – z odpowiedzi zadeklarowanych przez podmioty rynku kolejowego

Pod każdym zaleceniem wskazano **średni procent realizacji danego zalecenia**.

Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia.

- I. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 01/2021** z badania poważnego wypadku kategorii A 13 zaistniałego 09 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny

PKBWK 01/2021_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury zgodnie z obowiązującymi u nich systemami zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dokonają oceny ryzyka w odniesieniu do zagrożeń zidentyfikowanych w Raporcie, które przyczyniły się do zaistnienia zdarzenia bądź stanowiły inne nieprawidłowości związane z badanym zdarzeniem. Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą również stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia ww. zagrożeń. WKD oraz PKM zrealizują powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD, PKM
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **96%**

PKBWK 01/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi dokonają uzupełnienia rejestru zagrożeń o następujące zagrożenie: używanie telefonów komórkowych do wydawania poleceń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zamiast środków dopuszczonych w przepisach wewnętrznych oraz dokonają oceny ryzyka, jak również podejmą stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia tego zagrożenia. WKD oraz PKM zrealizują powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD, PKM

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **85%**

PKBWK 01/2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury w oparciu o przeprowadzoną ocenę ryzyka, dokonają weryfikacji częstotliwości oraz skuteczności kontroli wewnętrznych z zakresu, o którym mowa w Raporcie rocznym z działalności PKBWK za rok 2013, tj.:

- a) obowiązku okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi) odsłuchiwanie rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiołączności,
- b) prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem czytelności i aktualności,
- c) rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności.

WKD oraz PKM zrealizują powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD, PKM
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **92%**

PKBWK 01/2021_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD i PKM ujmą w programie szkoleń zasady związane z wjazdem, wyjazdem i przejazdem pociągu oraz organizacji pracy procesu przewozowego przez dyżurnego ruchu, wydawania rozkazów, wydawania zezwoleń oraz komunikowania się z maszynistą i kierownikiem pociągu roboczego. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracuje ww. program szkoleń w oparciu o wymagania wynikające z § 23 i § 61 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów (Ir-1), zwanej dalej „Instrukcją Ir-1”

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD, PKM
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

PKBWK 01/2021_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i przewoźnik HSL Polska sp. z o.o. podejmą działania mające na celu wyeliminowanie innych nieprawidłowości, niemających związku przyczynowego z zaistniałym zdarzeniem, ujętych w punkcie IV.6 Raportu.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., HSL Polska sp. z o.o.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 01/2021_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz WKD i PKM wdrożą zalecenie ujęte w Raporcie rocznym PKBWK za rok 2011 oraz przekazane pismem Wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 30 maja 2012 r., o sygn.: DBK-550/R-03/KB/2012, polegające na wprowadzeniu zakazu wykorzystywania telefonów komórkowych w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracami manewrowymi pociągów związanych z zamknięciami. Adresaci zalecenia wdrożą systemowe mechanizmy nadzoru nad bieżącą kontrolą przestrzegania wprowadzonego zakazu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD, PKM

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **83%**

PKBWK 01/2021_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD i PKM wyegzekwują stosowanie obowiązku osygnalizowania toru zamkniętego tarczą „D1” wraz ze stosowaniem środków pomocniczych (tabliczek ostrzegających). Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje powyższy obowiązek w oparciu o postanowienia § 53 ust. 6 Instrukcji Ir-1

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD, PKM

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **89%**.

II. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 02/2021

z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice

PKBWK 02/2021_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD podejmą działania zobowiązujące pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w szczególności obsadę posterunków ruchu zgłaszających zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych do Centrum Powiadamiania Ratunkowego, do posługiwania się numerem identyfikacyjnym przejazdów kolejowo-drogowych, co przyczyni się do szybszego uruchomienia akcji ratunkowej.

Podmioty te uregulują powyższą kwestię w regulaminach technicznych stacji.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **85%**

PKBWK 02/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD oraz PKM włączą w tematykę pouczeń okresowych, dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych ujęte w § 48 – 58 Rozdziału 7 rozporządzenia z dnia 23 stycznia 2015 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jedn.: Dz.U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD, PKM

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **71%**

PKBWK 02/2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD podejmą działania poprawiające współpracę z zarządcami dróg na etapie projektu, realizacji i odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **97%**

PKBWK 02/2021_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD podczas badań diagnostycznych wszystkich przejazdów kolejowo – drogowych, każdorazowo sprawdzają, czy w polu widoczności z dróg dojazdowych z 5 metrów od przejazdu znajdują się szafy zasilające urządzeń SSP lub inne obiekty zasłaniające widoczność czoła pociągu. W przypadku stwierdzenia ww. obiektów, bezzwłocznie usuną je lub przestawią w inne miejsce dla poprawy widoczności.

Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona demontażu nieczynnej szafy zasilającej urządzenia srk znajdującej się z prawej strony przejazdu kolejowo–drogowego kat. C w km. 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice.

Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD po odbiorach eksploatacyjnych, w trybie pilnym, będą dokonywali fizycznej likwidacji nieczynnych urządzeń i obiektów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

PKBWK 02/2021_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyspieszy działania w zakresie zabudowy innowacyjnych systemów zabezpieczenia na przejazdach kolejowo–drogowych umożliwiających:

- ostrzeżenie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu oraz
- monitorowanie przestrzegania przez nich obowiązujących przepisów, skutkujące nałożeniem mandatów karnych w przypadku wykroczeń.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2021_6 Przewoźnik PKP Intercity S.A. podejmie działania mające na celu zapewnienie prawidłowej rejestracji parametrów w rejestratorach zabudowanych na pojazdach kolejowych z napędem. Dodatkowo w ramach programów poprawy bezpieczeństwa systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) PKP Intercity S.A. ujmie przeprowadzanie dodatkowych kontroli poprawności zapisów parametrów w rejestratorach pojazdów kolejowych z napędem.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Intercity S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2021_7 Przewoźnik PKP Intercity S.A. będzie kontynuował systematyczne wyposażanie pojazdów kolejowych z napędem, w tym lokomotywy EP07-411, w systemy monitoringu szlaku (kamery cyfrowe).

ADRESACI ZALECENIA: PKP Intercity S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

III. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 03/2021
RAPORT Nr PKBWK 03/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego 03 września 2020 r. o godz. 13:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Przybówka – Jasło Towarowa, w torze nr 1, w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło

PKBWK 03/2021_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ze względu na warunki miejscowe i obowiązującą prędkość pociągów (100 km/h) na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D w km 55,924 linii kolejowej nr 106, dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu ustalenia czy zachodzi konieczność wdrożenia środka bezpieczeństwa w postaci zmniejszenia prędkości biegu pociągów na długości odcinków widoczności czoła pociągu z drogi publicznej.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 03/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD w trakcie pouczeń okresowych i szkoleń doraźnych przypomną zainteresowanym pracownikom o obowiązku posługiwania się indywidualnym numerem identyfikacyjnym przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza przy wypadkach i wzywaniu służb ratunkowych, w celu wyeliminowania sytuacji, o której mowa w raporcie nr PKBWK/02/2021 (tj. zwłoki w uruchomieniu służb ratowniczych spowodowanej niepodaniem operatorowi numeru identyfikacyjnego przejazdu kolejowo-drogowego, na którym zaistniało zdarzenie).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **99%**

PKBWK 03/2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, koleje wąskotorowe oraz WKD, w przypadku ujawnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania i organizacji ruchu w rejonie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych, będą niezwłocznie informować właściwych zarządców dróg, wskazując zaistniałe nieprawidłowości i ich lokalizację oraz monitorować wdrożenie działań naprawczych w ramach ryzyka powodowanego przez strony spoza systemu kolejowego.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, koleje wąskotorowe, WKD
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **81%**

PKBWK 03/2021_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz WKD eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenie służące do „hamowania awaryjnego” uwzględnią w szkoleniach maszynistów tematykę związaną ze sposobami i zasadami hamowania pociągów w sytuacjach awaryjnych, tj. używania hamulca awaryjnego (grzybka) celem skrócenia drogi hamowania.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **71%**

PKBWK 03/2021_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i WKD wprowadzą wymogi dla producentów pojazdów i serwisów utrzymania, dotyczące instalowania zasilania awaryjnego wideo-rejestratorów tak, aby była zachowana ciągłość rejestracji obrazu z kamer montowanych na pojazdach kolejowych (przy zamówieniach przez zapisanie w SIWZ), tym samym właściwie wdrożą zalecenie PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r. przekazane do realizacji przewoźnikom kolejowym pismem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z 30 maja 2012 r., o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących przedpole jazdy – kamer cyfrowych lub wideo-rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji. Ponadto certyfikowani przewoźnicy kolejowi i WKD będą dokonywać kontroli prawidłowości pracy wideo-rejestratorów i zgodności ich użytkowania z instrukcjami obsługi przez pracowników prowadzących pojazdy kolejowe.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68%**

IV. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 04/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 18 sierpnia 2020 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Lublin Główny – Przeworsk, w torze nr 1, w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk

PKBWK 04/2021_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona oceny znaczenia zmiany i ryzyka uwzględniając nieprawidłowości ujęte w punktach 11.1.5., IV.5.3., IV.5.4., IV.6. Raportu.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

- Przeprowadzono ocenę znaczenia zmiany wraz z identyfikacją zagrożeń.
- Powołano zespół dokonujący analizy zagrożeń w oparciu o zmianę w infrastrukturze kolejowej z uwzględnieniem wszystkich nieprawidłowości wskazanych w zaleceniu wraz ze sposobem ich usunięcia. Podjęcie działań naprawczych.

PKBWK 04/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz WKD rozszerzą obowiązki wykonywania sprawdzania:

- a. widoczności przejazdu z dróg dojazdowych, b. prawidłowości zachowania trójkątów widoczności,
- c. prawidłowości ustawienia komór sygnalizatorów drogowych i ich widoczności z dróg dojazdowych,
- d. aktualności metryki przejazdu i ich zgodności z parametrami na gruncie,

dla wszystkich pracowników przeprowadzających zabiegi konserwacyjne, jak również kontrole i badania diagnostyczne przejazdów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz WKD

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **85%**

PKBWK 04/2021_3: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu:

- a. poprawę efektywności realizacji procedur SMS, w szczególności dotyczących utrzymania linii kolejowych w sprawności technicznej i organizacyjnej oraz odnoszących się do zarządzania zmianą,
- b. poprawę efektywności realizowanych kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **83%**

V. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 05/2021

z badania poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski

PKBWK 05/2021_1 Przewoźnik kolejowy POLREGIO sp. z o.o. dokona sprawdzenia we wszystkich pojazdach kolejowych, będących w użytkowaniu spółki, poprawności działania zainstalowanych rejestratorów przedpola jazdy oraz podejmie właściwe działania mające na celu zapewnienie sprawności technicznej tych rejestratorów.

ADRESACI ZALECENIA: POLREGIO S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%** (wg etapu realizacji - na dzień 30 marca 2022 r.)

PKBWK 05/2021_2 Zarządca drogi gminnej klasy L wraz z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dostosują dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego, na długości minimum 34 m, do szerokości 2 x 2,75 metra (wg postanowień § 15 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r., poz. 124, z późn. zm.)). Obecna szerokość drogi spełnia wymagania § 14 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia, która jest dopuszczalna na czas etapowania budowy lub przy przebudowie drogi.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **40%** (w trakcie realizacji; z informacji przekazanej przez PKP PLK S.A. szacunkowy termin realizacji 30 czerwca 2023 r., za realizację zadania odpowiada zarządca drogi gminnej, który jest reprezentowany przez Burmistrza miasta i gminy Trzciel)

Przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyli w spotkaniu z zarządcą drogi tj. Urzędem Miasta i Gminy Trzciel. Podczas tego spotkania doszło do porozumienia, że obydwaj zarządcy dołożą starań, aby zrealizować postanowienia wynikające z zalecenia. Burmistrz Miasta i Gminy Trzciel, poinformował o podjęciu działań zmierzających do remontu drogi tj. opracowaniu projektu remontu drogi gminnej nr 006323F Chociszewo - Mago. Rozpoczęcie prac nad przebudową drogi planowane jest w połowie 2022 r.

PKBWK 05/2021_3 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. utrzyma ograniczenie prędkości pociągów do 60 km/h do czasu dostosowania szerokości drogi dojazdowej do szerokości pomostu przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Od 2 września 2021 r. wprowadzone zostało do odwołania ograniczenie prędkości jazdy pociągów do 60 km/h w obu kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski szlak Zbąszynek - Lutol Suchy, jako tzw. ograniczenie czasowe. Ograniczenie to z dniem 12.12.2021 r. zostało przeniesione, jako ograniczenie stałe uwzględnione w rozkładzie jazdy 2021/2022 i znajduje się w Dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierającym Wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych na terenie Zakładów Linii Kolejowych: Ostrów Wlkp., Poznań, Zielona Góra, z adnotacją o wąskiej drodze dojazdowej do przejazdu. Ustawione zostały wskaźniki ostrzegania W6b w km 9,780 i w km 10,620.

VI. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Roczego za rok 2020

Raport Roczny za 2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz WKD wdrożą zalecenie nr 2 z Raportu Roczego za rok 2018 (powtórzenie zalecenia wydanego w 2019 r., a opublikowanego w Raporcie Rocznym za rok 2018) o treści: „Zarządcy infrastruktury wyeliminują roгатki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami, a w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi powiadomią zarządcę drogi o konieczności zabezpieczenia dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej roгатki, w szczególności przez zastosowanie pasów separujących lub separatorów. Stan taki jest niezgodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 4, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kolejowych kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogatek na jezdniach jednokierunkowych)”.

*) ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz WKD

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **83%**

Podejmowane działania:

- Wykonanie dodatkowych przeglądów przejazdów kolejowo-drogowych;
- Dokonanie weryfikacji zabudowy i funkcjonowania samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. B z uwzględnieniem zastosowanej liczby rogatek w zakresie wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i użytkowników przejazdów kolejowo-

drogowych z uwzględnieniem przyczyn i liczby zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na tych przejazdach;

- Uwzględnienie zalecenia podczas przebudowy, modernizacji oraz zabudowy nowych samoczynnych systemów przejazdowych;
- Kontrola dokumentacji bocznicy i urządzeń na gruncie.

^{*)} Wg PKP PLK realizacja 100%: „zabudowa na przejazdach kolejowo-drogowych kat. „B” samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w dwie rogatki powinna mieć miejsce w przypadku odseparowania pasów ruchu (w przeciwnych kierunkach). W pozostałych przypadkach o wyposażeniu przejazdu kolejowo-drogowego kat. B w dwie lub cztery rogatki powinny decydować warunki lokalne drogi w rejonie przejazdu oraz wartość natężenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym. W związku z powyższym oraz mając na uwadze realizację niniejszego zalecenia w PKP PLK S.A. ponownie, w oparciu wcześniejsze wyniki, dokonana została weryfikacja zabudowy i funkcjonowania samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. B z uwzględnieniem zastosowanej liczby rogatek w zakresie wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych z uwzględnieniem przyczyn i liczby zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na tych przejazdach.

Powyższe zasady uwzględniane będą również podczas przebudowy, modernizacji oraz zabudowy nowych samoczynnych systemów przejazdowych.

W wyniku weryfikacji, o której mowa powyżej, w części przypadków zdecydowano o pozostawieniu aktualnego systemu zabezpieczenia przejazdu z uwagi na prawidłowość ich zabudowy zgodnie z obowiązującymi wymogami oraz w oparciu o przeprowadzone sprawdzenie poziomu bezpieczeństwa, w kilku przypadkach zdecydowano o modernizacji, bądź też przebudowie systemu zabezpieczenia na przejeździe, w wyniku, której zlikwidowane zostaną rogatki zjazdowe.

Należy mieć także na uwadze, iż w znacznej większości przypadków szerokość drogi dojazdowej oraz układ drogowy w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych nie pozwala na zabudowę separatorów ruchu. Ich zabudowa mogłaby spowodować m.in. wypadki drogowe, utknięcia, bądź brak możliwości przejazdu samochodów z przyczepami, bądź ciężarowych oraz powodować uszkodzenia urządzeń przejazdowych.

Nadmienia się, że wskazany procent realizacji został określony dla zrealizowanych przywołanych powyżej działań alternatywnych. Jeśli natomiast brać pod uwagę działania polegające na modernizacji i ewentualnej fizycznej likwidacji rogatek zjazdowych na przejazdach kolejowo-drogowych działania te, z uwagi na zakres prac, będą realizowane w okresie wieloletnim.”

Raport Roczny za 2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, koleje wąskotorowe oraz WKD wdrożą zalecenie nr 9 z Raportu Nr PKBWK/02/2018 o treści: „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają przeglądu przejazdów kolejowo-drogowych pod względem prawidłowej niwelety drogi w stosunku do pomostu na przejazdach kolejowo-drogowych, a w przypadku stwierdzenia nierówności na przejazdach kolejowo-drogowych wystąpią do zarządcy drogi o ustawienie znaków A-11 „nierówna droga”.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, koleje wąskotorowe, WKD

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

Raport Roczny za 2020_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi (towarowi) zwiększą nadzór nad przygotowaniem i włączeniem wagonów (pojazdów kolejowych) do ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia liczby incydentów kategorii C50 oraz przekażą zalecenie do stosowania podmiotom odpowiedzialnym za organizację przewozów towarowych oraz podmiotom odpowiedzialnym za załadunek, rozładunek i zabezpieczenie ładunku lub inne czynności ładunkowe i zastosują skuteczne mechanizmy kontroli realizacji tego zalecenia w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (towarowi)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **80%**

Raport Roczny za 2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz użytkownicy bocznic kolejowych podejmą stosowne działania w celu uniknięcia bądź zminimalizowania liczby wypadków kategorii B15 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **77%**

Raport Roczny za 2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wdrożą stosowne działania mające na celu dalsze zmniejszenie liczby zdarzeń kategorii C44 i B04, dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **81%**

Raport Roczny za 2020_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w okręgu nastawczym w przypadku jednoczesnej jazdy pociągów torami szlakowymi w tym samym kierunku – tej samej stacji i niezatrzymania się pociągu (kolor czerwony) mającego sygnał „stój” nadawany na semaforze wjazdowym dla spowodowania wcześniejszej zmiany obrazu zezwalającego na sygnał „stój”, dla pociągu (kolor niebieski) zbliżającego się torem sąsiednim do semafora wjazdowego z sygnałem nadawanym „wolna droga” wprowadzą: w systemach urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) wyposażonych w kontrolę niezajętości odcinków toru będących w drodze jazdy za semaforami wjazdowymi ze szlaków wielotorowych, a będących częścią ich wzajemnie sprzecznych dróg przebiegów zależność jak w przykładach przedstawionych na poniższych rysunkach (rysunki w pkt 5.1)) :

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **93%**

W PKP PLK 90%: „Wymagania zostaną zawarte w najbliższej nowelizacji Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 (WTB-E10), która planowana jest do wdrożenia do końca 2022 r. i będą obowiązywały w jednolitej formie wszystkich producentów stacyjnych systemów sterowania ruchem kolejowym;

– Funkcjonalność będzie zapewniona w komputerowych systemach srk instalowanych w ramach realizowanych modernizacji stacji.

W PKP PLK podjęto działania alternatywne: Ustalono, że większość obecnie produkowanych i zabudowywanych komputerowych systemów sterowania ruchem kolejowym posiada funkcję kontrolowania obszarów ochrony bocznej, spełniającą wymaganie określone w tym zaleceniu (...). W celu ujednoczenia wymagań, prowadzone są rozmowy z uwzględnieniem również innych przypadków występujących na posterunkach ruchu, które nie zostały wskazane w zaleceniu PKBWK. Opracowane wymagania zostaną zawarte w najbliższej nowelizacji Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 (WTB-E10), która planowana jest do wdrożenia do końca 2022 r. i będą obowiązywały w jednolitej formie wszystkich Producentów stacyjnych systemów sterowania ruchem kolejowym. W przypadku systemów wykonanych w starszych technologiach implementacja oczekiwanej funkcjonalności jest bardzo utrudniona i praktycznie wymagałaby przeprojektowania (przebudowy całych urządzeń zależnościowych).”

Raport Roczny za 2020_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają identyfikacji przejazdów kolejowo-drogowych, na których kącie skrzyżowania linii kolejowej z drogą nie spełnia warunku określonego w § 26 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic

kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744 z późn. zm.), dokonają oceny ryzyka zaistnienia zdarzeń na tych przejazdach i podejmą stosowne działania zapobiegawcze zgodnie z posiadanymi systemami zarządzania bezpieczeństwem

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 77%.

ZAŁĄCZNIK „B”
do Raportu Roczno-go za rok 2021
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2021 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)

I. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK 02/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice

PKBWK 02/2021_zalecenie_1- Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim uzupełni znak drogowy F-6a przy drodze dochodzącej do drogi powiatowej nr 4321E (droga dojazdowa do przejazdu) z lewej strony przejazdu kolejowo-drogowego w km 120,779 linii kolejowej nr 1.

ADRESAT ZALECENIA: Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano (potwierdzenie realizacji zalecenia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim pismem ZDP.4176.88.6.2021 z dnia 2022-07-19)

PKBWK 02/2021_zalecenie_2 Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim podejmie działania mające na celu zapewnienie, że wszelkie nieprawidłowości zgłaszane przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikające z kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych przeprowadzonych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. będą niezwłocznie usuwane.

ADRESAT ZALECENIA: Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano (potwierdzenie realizacji zalecenia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim pismem ZDP.4176.88.6.2021 z dnia 2022-07-19)

PKBWK 02/2021_zalecenie_3 Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim dokona usunięcia znaków B-20 na przejeździe kolejowo-drogowym w km 120,779 linii kolejowej nr 1 oraz na pozostałych przejazdach kat. C położonych w ciągu zarządzanych przez siebie dróg kołowych w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju wydanym na podstawie art. 7 ust. 2 pkt. 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. Powyższe stanowi zobowiązanie dla wszystkich zarządców dróg.

ADRESAT ZALECENIA: Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano (potwierdzenie realizacji zalecenia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim pismem ZDP.4176.88.6.2021 z dnia 2022-07-19)

PKBWK 02/2021_zalecenie_4 Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim dokona działań w kierunku usunięcia drzew i krzewów przy przejazdach kolejowo-drogowych, aby zapewnić ciągłość widoczności sygnalizatorów drogowych świetlnych, urządzeń rogatek i znaków drogowych.

ADRESAT ZALECENIA: Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano (potwierdzenie realizacji zalecenia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim pismem ZDP.4176.88.6.2021 z dnia 2022-07-19)

II. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK 05/2021 z badania poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 stycznia 2021 r. o godz. 07:39 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Zbąszynek – Lutol Suchy, w torze nr 1, w km 10,196 linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski

PKBWK 05/2021_zalecenie_1 Zarządca drogi, Burmistrz Miasta Trzciel podejmie działania zmierzające do niezwłocznego usuwania, wskazanych we wnioskach zarządcy infrastruktury kolejowej, nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie badań diagnostycznych lub podczas kontroli na przejazdach.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi, Burmistrz Miasta Trzciel

PROCENT REALIZACJI: w trakcie realizacji (deklarację wykonania w całości prac związanych z wykonaniem dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego na długości 34 m w terminie do dnia 31 grudnia 2022 r. przekazał do PKBWK Burmistrz Gminy Trzciel).