



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

RAPORT Nr PKBWK 05/2025

**z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego
zaistniałego 01 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie,
w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211
linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice,
obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych
w Warszawie**

WARSZAWA, dnia 25 czerwca 2025 r.

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

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

*Niniejszy Raport został sporządzony w oparciu o Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2020/572
z dnia 24 kwietnia 2020 roku, dotyczącego struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań
z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych
(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 roku)*

I. STRESZCZENIE	5
II. POSTĘPOWANIE I JEGO KONTEKST	11
1. Decyzja o wszczęciu postępowania.....	11
2. Uzasadnienie decyzji o wszczęciu postępowania.....	11
3. Zakres i ograniczenia postępowania, w tym jego uzasadnienie, a także wyjaśnienie wszelkich opóźnień, które uznaje się za ryzyko lub inne oddziaływanie na przebieg postępowania lub wnioski z postępowania	11
4. Zagregowany opis zdolności technicznych funkcji w zespole osób prowadzących postępowanie.....	11
5. Opis procesu komunikacji i konsultacji prowadzonego z osobami lub podmiotami, biorącymi udział w zdarzeniu, podczas postępowania oraz w związku z przedstawionymi informacjami	12
6. Opis poziomu współpracy zaproponowanego przez zaangażowane podmioty	12
7. Opis metod i technik zastosowanych w postępowaniu oraz metod analizy stosowanych w celu ustalenia faktów i poczynienia ustaleń, o których mowa w raporcie	12
8. Opis trudności i konkretnych wyzwań napotkanych podczas postępowania.....	14
9. Wszelkie interakcje z organami wymiaru sprawiedliwości	14
10. Inne informacje istotne w kontekście prowadzonego postępowania.....	15
III. OPIS ZDARZENIA	16
1. Zdarzenie i podstawowe informacje	16
1.1. Opis typu zdarzenia.....	16
1.2. Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia.....	16
1.3. Opis miejsca zdarzenia, z uwzględnieniem warunków meteorologicznych i geograficznych w momencie zdarzenia oraz ewentualnych prac prowadzonych na miejscu zdarzenia lub w pobliżu miejsca zdarzenia	16
1.4. Zgony, urazy i szkody materialne	21
1.5. Opis innych skutków, w tym wpływu zdarzenia na regularną działalność zaangażowanych podmiotów	22
1.6. Identyfikacja osób, ich funkcji i zaangażowanych podmiotów, w tym ewentualne powiązania z wykonawcami lub innymi odpowiednimi stronami	23
1.7. Opis i identyfikatory pociągów oraz ich skład, w tym powiązany tabor kolejowy i numery rejestracyjne	23
1.8. Opis odpowiednich części infrastruktury i sygnalizacji – typ toru, zwrotnica, urządzenie zależnościowe, sygnał, systemy ochrony pociągu.....	23
1.9. Wszelkie pozostałe informacje istotne w kontekście opisu zdarzenia i informacji podstawowych.....	25
2. Oparty na faktach opis wydarzeń	25
2.1. Łańcuch nieodległych wydarzeń, które doprowadziły do powstania zdarzenia, w tym: działania podejmowane przez zaangażowane osoby; funkcjonowanie taboru kolejowego i instalacji technicznych; funkcjonowanie systemu operacyjnego.....	25
2.2. Ciąg wydarzeń od wystąpienia zdarzenia do zakończenia działań służb ratowniczych, w tym: środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia; wysiłki służb ratowniczych i ratunkowych.....	26
IV. ANALIZA ZDARZENIA	28
1. Role i obowiązki.....	28
1.1. Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury.....	28
1.2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe lub wszelcy inni dostawcy usług utrzymania	29
1.3. Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych	29
1.4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja Kolejowa Unii Europejskiej	29
1.5. Jednostki notyfikowane, jednostki wyznaczone lub organy ds. oceny ryzyka	29
1.6. Jednostki certyfikujące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wymienionych w punkcie 1.2	29
1.7. Wszelkie inne osoby lub podmioty, które mają związek z danym zdarzeniem, co zostało ewentualnie udokumentowane w jednym z odpowiednich systemów zarządzania bezpieczeństwem, lub o których mowa w rejestrze lub w odpowiednich ramach prawnych	29

2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne	29
3. Czynniki ludzkie	35
3.1. Cechy ludzkie i indywidualne	35
3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy	36
3.3. Czynniki i zadania organizacyjne	36
3.4. Czynniki środowiskowe	36
3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania	37
4. Mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych i mechanizmy kontroli, w tym zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwem oraz procesy monitorowania	37
Warunki odpowiednich ram regulacyjnych	37
4.1. Procesy, metody, treść oraz wyniki oceny ryzyka i działań w zakresie monitorowania prowadzonych przez którąkolwiek z zaangażowanych stron: przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe, inni dostawcy usług utrzymania, producenci i inne podmioty oraz raporty z niezależnej oceny, o których mowa w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 402/2013	37
4.2. System zarządzania bezpieczeństwem zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem podstawowych elementów określonych w art. 9 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz wszelkich aktów wykonawczych UE	38
4.3. System zarządzania podmiotu/podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztaty utrzymaniowe, z uwzględnieniem funkcji określonych w art. 14 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 i w załączniku III do tej dyrektywy oraz wszelkich późniejszych aktów wykonawczych	40
4.4. Wyniki nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798	41
4.5. Zezwolenia, certyfikaty i sprawozdania z oceny wydane przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub inne organy ds. oceny zgodności	41
4.6. Inne czynniki systemowe	41
4.7. Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze	42
V. WNIOSKI	46
1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia	46
2. Środki podjęte od momentu zdarzenia	47
3. Uwagi dodatkowe	50
VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA	51
Wykaz podmiotów i skrótów występujących w treści Raportu Nr PKBWK 05/2025	53
Spis rysunków	
Rysunek 1 - Widok ogólny miejsca zdarzenia (źródło: Geoportal)	18
Rysunek 2 - Usytuowanie przejazdu względem skrzyżowania dróg DW718 i DK92 (źródło: Geoportal)	19
Rysunek 3 - Szkic poważnego wypadku	20
Rysunek 4 - Wykres parametrów jazdy pociągu od przystanku osobowego Płochocin	31
Rysunek 5 - Wykres parametrów jazdy pociągu – ostatnia faza przed zdarzeniem	32
Spis zdjęć	
Zdjęcie 1 – Widok samochodu ciężarowego, który zatrzymał się w strefie przejazdu za stojącymi za przejazdem samochodami (źródło: PKP PLK S.A.)	9
Zdjęcie 2- Widok naczepy samochodu ciężarowego na przejeździe ok. 0,5 s przed zdarzeniem (źródło: PKP PLK S.A.)	10
Zdjęcie 3 - Widok uderzenia pociągu osobowego KM w naczepę samochodu ciężarowego (źródło: PKP PLK S.A.)	10
Zdjęcie 4 - Widok ogólny miejsca zdarzenia (źródło: PKBWK)	17
Zdjęcie 5 - Widok przejazdu z kierunku jazdy samochodu ciężarowego (źródło: PKBWK)	18
Zdjęcie 6 - Widok zniszczonej ściany czołowej pojazdu kolejowego ER75-001 (źródło: KM)	22

I. STRESZCZENIE

Rodzaj zdarzenia: Poważny wypadek.

Opis: Zdarzenie na przejeździe kolejowym (*def. zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym*, zwany dalej „przejazdem”) kat. B w km 17,211 linii kolejowej nr 3, szlaku Ożarów Mazowiecki – Błonie, polegające na najechaniu pociągu osobowego ROJ 91448 relacji Sochaczew – Warszawa Wschodnia przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o. (zwanego dalej „KM”) na stojący na przejeździe samochód ciężarowy składający się z ciągnika siodłowego i naczepy (zwanego dalej „samochodem ciężarowym”). Samochód ciężarowy wjechał na przejazd przy otwartych rogatekach przejazdowych i wyłączonej samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP). Z uwagi na nieoczekiwane zatrzymanie się pojazdów drogowych jadących przed nim, tworząc zator pojazdów, pojazd ten był zmuszony zatrzymać się w strefie przejazdu. W chwili znajdowania się pojazdu drogowego na przejeździe nastąpiło uruchomienie przez nadjeżdżający pociąg ROJ 91448 samoczynnego systemu przejazdowego, włączenie sygnalizatorów drogowych i zamknięcie rogatki, która opadając oparła się na naczepie pojazdu ciężarowego. Pojazd ten nie mógł opuścić strefy przejazdu z powodu stojących przed nim na drodze samochodów. Kierowca samochodu osobowego jadącego przed tym samochodem ciężarowym dla udostępnienia zjazdu z przejazdu zjechał na pobocze. Odległość ta była jednak niewystarczająca dla zjazdu w całości samochodu ciężarowego. Kierowca samochodu ciężarowego podjął zjazd na pobocze śladem samochodu osobowego, jednak ze względu na brak wystarczającego miejsca pomiędzy poprzedzającym samochodem ciężarowym a sygnalizatorem drogowym, kierowcy nie udało się opuścić strefy przejazdu i doszło do najechania na tylną część naczepy samochodu ciężarowego przez nadjeżdżający torem nr 2 pociąg.

Data zdarzenia: 01.07.2024 r. godzina 09:19.

Miejsce zdarzenia: Linia kolejowa nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice, tor nr 2 szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, przejazd kolejowy kat. B, km 17,211, numer identyfikacyjny przejazdu 003 017 211, położenie geograficzne 52°12'29.5"N 20°46'09.3"E.

Skutki zdarzenia: W wyniku poważnego wypadku, maszynista pociągu osobowego ROJ 91448 poniósł śmierć na miejscu. Ponadto całkowitemu zniszczeniu uległa kabina maszynisty, a pierwszy człon pojazdu kolejowego ER75-001 uległ uszkodzeniu. Zniszczeniu uległa również naczepa samochodu ciężarowego wraz z przewożonym ładunkiem (materiały budowlane).

Czynniki przyczynowe:

(oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan bądź ich kombinację, które w przypadku skorygowania, wyeliminowania lub uniknięcia najprawdopodobniej zapobiegłyby zdarzeniu)

1. Wjazd na przejazd kolejowy kat. B i pozostanie samochodu ciężarowego w strefie przejazdu na torze nr 1 i 2, w wyniku nieprzewidzianego zatrzymania się pojazdów jadących przed nim, co skutkowało brakiem możliwości zjazdu z przejazdu i doprowadziło do najechania pociągu osobowego jadącego torem nr 2 na naczepę tego samochodu.

2. Wjazd samochodu ciężarowego na przejazd mimo, że po drugiej stronie przejazdu nie było miejsca do kontynuowania jazdy (art. 28 ust. 3 pkt 2 ustawy prawo o ruchu drogowym).

Czynniki przyczyniające się:

(oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan, które mają wpływ na wystąpienie zdarzenia poprzez zwiększenie jego prawdopodobieństwa, przyspieszenie skutków w czasie lub zwiększenie dotkliwości konsekwencji, lecz których eliminacja nie zapobiegłaby zdarzeniu)

1. Niezachowanie przez kierowcę samochodu ciężarowego szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się i przekraczaniu przejazdu.
2. Zatrzymanie i zator pojazdów drogowych przed samochodem ciężarowym na drodze wojewódzkiej nr DW718, uniemożliwiające opuszczenie strefy przejazdu przez samochód ciężarowy w momencie zdarzenia.
3. Niewłaściwa organizacja ruchu pojazdów w rejonie przejazdu powodująca powstawanie zatorów pojazdów drogowych na przejeździe i w jego rejonie, a w szczególności zbyt krótki cykl świateł na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr DW718 i drogi krajowej nr DK92 zlokalizowanym w odległości ok. 330 m od przejazdu.
4. Nieskuteczne działania kontrolne na przejeździe, nie ujawniające cyklicznie występujących zatorów ruchu na przejeździe i zagrożeń spowodowanych niewłaściwą organizacją ruchu.
5. Bardzo duże natężenie ruchu pojazdów drogowych na drodze wojewódzkiej DW718 stanowiącej skrzyżowanie w jednym poziomie z linią kolejową, generowane przez pobliski zjazd z autostrady A2.

Czynniki systemowe:

(oznacza każdy czynnik przyczynowy lub przyczyniający się o charakterze organizacyjnym, zarządczym, społecznym lub regulacyjnym, który może mieć wpływ na podobne i powiązane zdarzenia w przyszłości, z uwzględnieniem w szczególności warunków ram regulacyjnych, projektu i stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, umiejętności personelu, procedur i utrzymania)

1. Mimo podjętych środków zapobiegawczych przez zarządcę infrastruktury kolejowej i zarządcę drogi wojewódzkiej w związku z zaistniałymi wcześniejszymi zdarzeniami kolejowymi na tym przejeździe (wypadki, incydenty), nie uzyskano zapewnienia bezpieczeństwa na przejeździe (odniesienie do pkt. II ppkt. 10 raportu).
2. Nie zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r. pomiędzy Gminą Ożarów Mazowiecki a Województwem Mazowieckim i PKP PLK S.A. w sprawie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań, w tym skrzyżowania wielopoziomowego zastępującego przejazd kolejowy w km 17,211 linii kolejowej nr 3.

Zalecenia i ich adresaci:

1. Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania, wymagające bezzwłocznego podjęcia działań, mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa:

A. do Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie:

1. Uzupełnić oznakowanie na drodze wojewódzkiej DW 718 o linie P-4 na całym odcinku od przejazdu w km. 17,211 linii kolejowej nr 3 do drogi krajowej DK92.

2. Wydłużyć cykl świateł dla ruchu z/na DW 718 na skrzyżowaniu z DK92 dla udroźnienia odcinka do przejazdu we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcą drogi DK92.
3. Przenieść tablice informujące o początku (D-42) i końcu obszaru zabudowanego (D-43) na DW718 na lewą stronę przejazdu tj. w kierunku Pruszkowa, tak aby obowiązywała prędkość na dojazdach do przejazdu do 50 km/h.
4. Uzupełnić linie P-14 po obu stronach przejazdu.
5. Wprowadzić zakaz skrętu w lewo w drogi równoległe do torów (oznakowanie poziome i pionowe) oraz wprowadzić nakaz skrętu w prawo z czterech dróg dochodzących do DW718 równoległych do torów kolejowych w obrębie przejazdu.
6. Oddzielić pasma ruchu poprzez zabudowę separatorów ruchu w obrębie przejazdu uniemożliwiających m.in. skręt w lewo za przejazdem oraz omijanie zamkniętych rogatek.
7. Ustawić znaki B-20 „Stop” na wlotach czterech dróg wewnętrznych równoległych do torów do DW718.
8. Sprawdzić, uzupełnić lub uczynić czytelnym oznakowanie z dróg wewnętrznych równoległych do linii kolejowej w obrębie przejazdu informujących o przejeździe (dotyczy sytuacji skrętu w prawo na przejazd) o znaki F6a – obecnie na jednej z dróg ww. znaku brak, natomiast w przypadku dwóch pozostałych dróg – są one obrócone i nie są czytelne dla użytkowników dróg.

B. do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:

1. Wydłużyć cykl świateł dla ruchu z/na DW 718 na skrzyżowaniu Drogi krajowej DK92 z drogą wojewódzką DW718 dla udroźnienia odcinka pomiędzy przejazdem a DK92 we współpracy z Mazowieckim Zarządem Dróg w Warszawie jako zarządcy drogi DW718.

C. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

1. Po dokonaniu analizy okoliczności zaistnienia zdarzenia na tym przejeździe jednoznacznie Komisja i Zespół badawczy Komisji stwierdza, że wypadek nastąpił z powodu stale następującej przeszkody w strefie przejazdu zagrażającej stale bezpieczeństwu ruchu pociągów, pojazdów drogowych i pieszych w wyniku złej organizacji ruchu pojazdów drogowych i pieszych w jego obrębie. Ze względu na fakt, że takie okoliczności nie są określone przepisami wykonawczymi do ustawy Prawo budowlane należy zastosować przepis zarządcy infrastruktury kolejowej mówiący o istniejącym zagrożeniu bezpieczeństwa z § 84 „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów” Ir-1 oraz innych instrukcji zarządcy. W związku z powyższym należy wprowadzić ograniczenia czoła pociągu po wszystkich torach dla obu kierunków do 20 km/h na długości równej długości przejazdu, a w przypadku istnienia przeszkody pociąg – drużyna trakcyjna winna zatrzymać pociąg przed nią. Ograniczenie należy wprowadzić niezwłocznie do czasu zrealizowania ujętych zaleceń.
2. Przeprowadzić procedurę nadzwyczajnego obliczenia iloczynu ruchu na przejeździe we współpracy z zarządcą drogi wojewódzkiej na podstawie Załącznika 1 pkt. 8 rozporządzenia (żądanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych).
3. Przesunąć słup oświetlenia przejazdu z prawej strony przejazdu tak, aby nie przesłaniał rogatki dla użytkowników przejazdu poruszających się od strony drogi krajowej 92.

D. do Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, Urzędu Miasta Ożarów Mazowiecki i zarządcy infrastruktury kolejowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Przyspieszenie przez zarządcę drogi wojewódzkiej Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie DW718, zarządcę infrastruktury kolejowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki prac nad zabudową wiaduktu nad linią kolejową nr 1, który docelowo zastąpiłby przejazd w ciągu ul. Ceramicznej w Ołtarzewie,
2. Ze względu na brak możliwości udostępnienia bezpiecznego skrętu w lewo przy zjeździe z przejazdu kolejowego w ulicę Południową, Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki podejmie pilne działania mające na celu umożliwienie bezpiecznego dojazdu długich pojazdów drogowych, w szczególności samochodów ciężarowych i ciągników rolniczych z przyczepami do posesji zlokalizowanych wzdłuż ulicy Brzegowej w Ołtarzewie, w tym m.in. pilne utwardzenie obecnej drogi gruntowej na odcinku od

posesji przy ul. Brzegowej 2 do zakrętu ul. Brzegowej przebiegającej przez działki nr 437/4 i 437/5 a wzdłuż działki 436/4, z równoczesnym zładzeniem skrzętu (437/4). W trakcie prowadzonego postępowania ww. droga gruntowa została utwardzona przez Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki.

2. Zalecenia wynikające z postępowania:

1. Podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą kolejową na podstawie zgłoszeń od przewoźników kolejowych, użytkowników przejazdów i innych zgłoszeń dotyczących organizacji ruchu drogowego - zatorów na przejazdach kolejowych, przeprowadzą wspólnie z zarządcami dróg nadzwyczajne kontrole tych przejazdów kolejowych i podejmą natychmiastowe działania mające na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na tych przejazdach.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ujmie w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu wyposażonego w urządzenie UZK dla przejazdu kolejowego w km 17,211 linii kolejowej nr 3, obowiązek użycia przez dyżurnego ruchu sygnału „Alarm” za pomocą systemu RADIOSSTOP w przypadku wystąpienia usterki SSP kat. I w trakcie zbliżania się pociągu do tego przejazdu. Powyższe obowiązuje do czasu realizacji jednego z rozwiązań ujętych w zaleceniu nr 7 niniejszego raportu.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wdrożenie systemów wykrywających obecność pojazdów drogowych na przejazdach pomiędzy zamkniętymi rogatekami, które będą informować prowadzących pojazdy kolejowe i dyżurnych ruchu o zagrożeniu, w tym na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3.
4. Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki będą kontynuować działania mające na celu zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r, w tym doprowadzą do wybudowania wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.
5. Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpoła jazdy przed pojazdem zapewnią, że te urządzenia te będą zapewniały ciągłość zapisu obrazu i dźwięku, w szczególności w sytuacjach zaistnienia zdarzeń kolejowych. Należy rozważyć przeniesienie rejestratora zapisów monitoringu w bezpieczne miejsce w pojazdach kolejowych, zapewniające ciągłość zapisu w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych.
6. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doprecyzuje w przepisach wewnętrznych sposób postępowania dyżurnego ruchu w przypadku sygnalizowania usterki SSP kat. I przez urządzenia UZK w przypadku zbliżania się pociągu do przejazdu z sygnalizowaną usterką (w szczególności Ie-119 § 18 oraz Ir-7 § 25 ust. 6, pkt 1).
7. Do czasu zrealizowania zalecenia nr 3 niniejszego Raportu, Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą dróg dojazdowych Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki (na podstawie Porozumienia z PKP S.A.) w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe rozważą zastosowanie jednego z następujących rozwiązań:
 - a. przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami równoległymi do linii kolejowej, tak aby zapewnić ciągłość drogi dojazdowej i aby na długości 30 m od urządzeń rogatekowych nie było skrzyżowań tych dróg z drogą wojewódzką z obu stron przejazdu i z każdej strony drogi wojewódzkiej lub
 - b. zastosowanie rozwiązania projektowego, o którym mowa w § 21 ust. 2 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 (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz.1744 z późn. zm.), stanowiącym: „*Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączanie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym*”.

8. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (dalej „zarządcy kolei”), w przypadku otrzymania od zarządcy drogi powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo- drogowym, zwrócą się do zarządcy drogi o przekazanie informacji zwrotnej dotyczącej charakterystyki ruchu drogowego w obrębie przejazdu ze szczególnym uwzględnieniem prawdopodobieństwa powstawania zatorów pojazdów drogowych. W przypadkach zidentyfikowania tworzenia się zatorów w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, zarządcy kolei dokonają analizy wynikających z nich zagrożeń oraz wdrożą właściwe środki bezpieczeństwa.



Zdjęcie 1 – Widok samochodu ciężarowego, który zatrzymał się w strefie przejazdu za stojącymi za przejazdem samochodami (źródło: PKP PLK S.A.)



Zdjęcie 2- Widok naczepy samochodu ciężarowego na przejeździe ok. 0,5 s przed zdarzeniem (źródło: PKP PLK S.A.)



Zdjęcie 3 - Widok uderzenia pociągu osobowego KM w naczepę samochodu ciężarowego (źródło: PKP PLK S.A.)

II. POSTĘPOWANIE I JEGO KONTEKST

1. Decyzja o wszczęciu postępowania

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej „PKBWK” lub „Komisja”) Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję nr PKBWK.590.4.2024 z dnia 03 lipca 2024 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia czynników przyczynowych i okoliczności poważnego wypadku na przejeździe kolejowym kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3. Uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, zdarzenie zostało zgłoszone w wyznaczonym terminie do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10574.

2. Uzasadnienie decyzji o wszczęciu postępowania

Biorąc pod uwagę charakter zdarzenia i jego okoliczności, Przewodniczący PKBWK zdecydował o podjęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji na podstawie art. 28e ust. 3 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym z uwagi na fakt, że wypadek tworzył serię wypadków i incydentów. Zdarzenie zostało początkowo zakwalifikowane jako wypadek. W trakcie prowadzonego postępowania, Zespół badawczy sprawdził m.in. funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) zarządcy infrastruktury tj. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i stwierdzono, że zdarzenie spełnia definicję poważnego wypadku kolejowego, o której mowa w art. 4 pkt 46 ustawy o transporcie kolejowym. Zespół badawczy zidentyfikował czynniki systemowe, mające oczywisty wpływ na zarządzanie bezpieczeństwem, świadczące o niewłaściwym funkcjonowaniu SMS, opisane w rozdz. IV pkt. 4.2 niniejszego raportu i w wyniku tego Zespół badawczy dokonał zmiany kwalifikacji typu zdarzenia z wypadku na poważny wypadek.

3. Zakres i ograniczenia postępowania, w tym jego uzasadnienie, a także wyjaśnienie wszelkich opóźnień, które uznaje się za ryzyko lub inne oddziaływanie na przebieg postępowania lub wnioski z postępowania

Postępowanie ustalające czynniki przyczynowe i okoliczności zdarzenia prowadzone było na podstawie art. 28h ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, które zgodnie z postanowieniem art. 28f ust. 3 nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności.

Podczas prowadzonego postępowania nie wystąpiły ograniczenia, które wpłynęłyby negatywnie na jego przebieg.

4. Zagregowany opis zdolności technicznych funkcji w zespole osób prowadzących postępowanie

Przewodniczący Komisji wyznaczył spośród członków stałych Komisji Zespół badawczy, posiadający kwalifikacje i kompetencje w zakresie prowadzonego postępowania.

5. Opis procesu komunikacji i konsultacji prowadzonego z osobami lub podmiotami, biorącymi udział w zdarzeniu, podczas postępowania oraz w związku z przedstawionymi informacjami

Na podstawie art. 28h ust. 2 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Przewodniczący PKBWK zobowiązał wskazane osoby spośród członków komisji kolejowej do współpracy z Zespołem badawczym (pismo nr PKBWK. 590.4.1.2024 z dnia 03.07.2024 r.).

W dniu 08.07.2024 r. przewodniczący komisji kolejowej protokolarnie przekazał kierującemu Zespołem badawczym Komisji zgromadzoną przez komisję kolejową dokumentację.

6. Opis poziomu współpracy zaproponowanego przez zaangażowane podmioty

Zespół badawczy ocenia współpracę ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako niezadawalającą w zakresie sposobu wdrażania wydawanych zaleceń przez Przewodniczącego PKBWK w trakcie trwania prowadzonego postępowania.

Podkreśla się, że w trakcie prowadzonego postępowania kilkakrotnie miały miejsce na przejeździe incydenty kat. C64 (pozostawianie pojazdu drogowego w strefie przejazdu po zamknięciu rogatki) oraz inne sytuacje niebezpieczne odnotowywane przez przewoźników, które zmuszały drużynę trakcyjną do wdrożenia nagłego hamowania pociągów, co świadczy o tym, że ryzyko zaistnienia kolejnych zdarzeń jest bardzo wysokie. W tej sytuacji, Przewodniczący Komisji podtrzymał wydane zalecenie dla zarządcy infrastruktury dotyczące ograniczenia prędkości dla czoła pociągu do 20 km/h na tym przejeździe. Pomimo tego zarządca infrastruktury nie zastosował się do treści zalecenia i wprowadził ograniczenie prędkości dla pociągów do 100 km/h.

Współpraca z pozostałymi podmiotami nie budziła zastrzeżeń Zespołu badawczego.

7. Opis metod i technik zastosowanych w postępowaniu oraz metod analizy stosowanych w celu ustalenia faktów i poczynienia ustaleń, o których mowa w raporcie

W trakcie postępowania mającego na celu ustalenie czynników przyczynowych i okoliczności zaistniałego zdarzenia, Zespół badawczy uwzględnił postanowienia przepisów krajowych, przepisów wewnętrznych oraz dokumentacji technicznej zarządcy infrastruktury tj. spółki PKP PLK S.A. i przewoźnika kolejowego, tj. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o. Ponadto skorzystał z własnej wiedzy i doświadczenia. Korzystano również z dokumentacji sporządzonej przez Zespół badawczy oraz dokumentacji zgromadzonej przez komisję kolejową.

W ramach prowadzonego postępowania, Zespół badawczy wykonał między innymi poniższe czynności:

- oględziny miejsca zdarzenia oraz jego skutków po zdarzeniu, między innymi oględziny przejazdu kolejowego, linii kolejowej oraz drogi wojewódzkiej,
- pomiary na przejeździe (czasy ostrzegania, natężenie dźwięku gongów, usytuowanie znaków drogowych),
- analizę zachowań kierowców na przejeździe,
- analizę widoczności przejazdu z kabiny pojazdu kolejowego,
- analizę widoczności przejazdu z pojazdu drogowego,
- sporządzenie dokumentacji fotograficznej i filmowej,
- analizę dokumentacji przekazanej przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, zarządcę drogi i właściciela pojazdu drogowego,
- przeprowadzenie inspekcji na przedmiotowym przejeździe,
- wysłuchania osób związanych ze zdarzeniem,
- analizę nagrań monitoringu z przejazdu i pojazdu kolejowego,

- analizę danych rejestratora parametrów jazdy pojazdu kolejowego ER75-001 i ER75-010,
- oględziny pojazdu kolejowego ER75-001 po zdarzeniu,
- weryfikację postępu realizacji zaleceń wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w trakcie postępowania.

Poniżej przedstawiono wybrane akty prawne, przepisy oraz instrukcje wewnętrzne wykorzystane w trakcie prowadzonego postępowania:

Przepisy Unii Europejskiej:

- 1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016 r. str. 1. z późn. zm.)).
- 2) Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 roku, dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 roku).
- 3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2016/798/WE z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.).

Przepisy krajowe:

- 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.).
- 2) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 725 z późn. zm.).
- 3) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).
- 4) Ustawa o ochronie danych osobowych z dnia 10 maja 2018 r. (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1781).
- 5) Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.).
- 6) Rozporządzenie 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. poz. 1744 z późn. zm.).
- 7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2024 r. poz. 780 z późn. zm.).
- 8) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.).
- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. poz. 1518).
- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. nr 151, poz. 987 z późn. zm.).

Instrukcje wewnętrzne zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. (wybrane)

- 1) Ir-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów.
- 2) Ir-5 (R-12) Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.

- 3) Ir-7 Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.
- 4) Ir-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
- 5) Ie-1 Instrukcja sygnalizacji.
- 6) Ie-4 (WTB-E10) Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
- 7) Ie-5 (E-11) Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.
- 8) Ie-7 (E-14) Instrukcja diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
- 9) Ie-12 (E-24) Instrukcja konserwacji, przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
- 10) Ie-111 Wymagania na systemy telewizji przemysłowej stosowane na przejazdach kolejowo-drogowych kat. B.
- 11) Id-1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
- 12) Ik-2 Instrukcja kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Instrukcje wewnętrzne przewoźnika spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o. (wybrane)

- 1) KMt-1 Instrukcja dla maszynistów pojazdów trakcyjnych.
- 2) KMh-21 Instrukcja dla drużyn konduktorskich.
- 3) KMh-22 Instrukcja dla kierownika pociągu, konduktora i kontrolera.
- 4) KMt-4 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych.
- 5) KMr-12 Instrukcja o zestawianiu składów pociągu.
- 6) KMw-56 Instrukcja obsługi i eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych.

8. Opis trudności i konkretnych wyzwań napotkanych podczas postępowania

Członkowie Zespołu badawczego napotkali trudności ze strony zarządcy infrastruktury tj. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie realizacji zaleceń wydanych w trakcie prowadzonego postępowania, które szczegółowo zostały opisane w pkt. V.2 niniejszego Raportu.

Dodatkową trudnością był brak możliwości odtworzenia monitoringu przedpoła jazdy i zapisu monitoringu wnętrza pojazdu kolejowego ER75-001, z uwagi na fakt, że rejestrator zapisów został uszkodzony wskutek zdarzenia.

Jednakże trudności te nie miały znaczącego wpływu na przebieg postępowania, terminowość lub jego wnioski.

9. Wszelkie interakcje z organami wymiaru sprawiedliwości

Zespół badawczy PKBWK wystąpił:

- pismem PKBWK. 590.4.11.2024 z dnia 24.07.2024 r. do Prokuratury Rejonowej w Pruszkowie,
- pismami PKBWK. 590.4.04.2024 z dnia 12.07.2024 r. oraz PKBWK.590.4.23.2024 z dnia 12.09.2024 r. do Komendy Powiatowej Policji dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego w Starych Babicach

o udostępnienie dokumentów związanych z prowadzonym postępowaniem.

Dokumentacja, o której mowa powyżej, została udostępniona dla potrzeb Zespołu badawczego przez powyższe organy.

Ponadto Komenda Powiatowa Policji dla Powiatu Warszawskiego Zachodniego w dniu 11.08.2024 r. wystąpiła do PKBWK pismem dotyczącym akt o sygnaturze D-2366/24 o udostępnienie wybranych danych dotyczących prowadzonego postępowania. Komisja dostarczyła dane w zakresie wymaganym w przedmiotowym piśmie.

10. Inne informacje istotne w kontekście prowadzonego postępowania

Podjęte działania po poprzednich zaistniałych zdarzeniach na tym przejeździe, były ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu na tym przejeździe, lecz nie uwzględniały kluczowej przyczyny złej organizacji ruchu w rejonie przejazdu, tworzonej przez lokalizację skrzyżowań dróg przebiegających wzdłuż linii kolejowej, a zlokalizowanych tuż przy urządzeniach rogatkowych, co stanowi niezgodność z postanowieniami 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 (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz.1744 z późn. zm.).

III. OPIS ZDARZENIA

1. Zdarzenie i podstawowe informacje

1.1. Opis typu zdarzenia

Poważny wypadek na przejeździe kolejowym kat. B.

W zdarzeniu brał udział pociąg osobowy ROJ 91448 relacji Sochaczew – Warszawa Wschodnia, przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o. oraz samochód ciężarowy składający się z ciągnika siodłowego marki DAF z naczepą marki KOEGEL. Zdarzenie polegało na najechaniu na tylną część naczepy samochodu ciężarowego przez nadjeżdżający torem nr 2 pociąg osobowy.

Samochód ciężarowy pozostawał na przejeździe nie mając możliwości kontynuacji jazdy z powodu zatoru pojazdów przed nim. Zespół badawczy PKBWK rozpoczął prowadzenie postępowania w sprawie wypadku kolejowego na podstawie art. 28e ust. 3 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. W trakcie prowadzonego postępowania, Zespół badawczy sprawdził funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) zarządcy infrastruktury tj. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i w wyniku tego stwierdzono, że zdarzenie spełnia definicję poważnego wypadku kolejowego, o której mowa w art. 4 pkt 46 ustawy o transporcie kolejowym, która stanowi, że:

„poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub*
- b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.”*

Zespół badawczy zidentyfikował czynniki systemowe, mające oczywisty wpływ na zarządzanie bezpieczeństwem, świadczące o niewłaściwym funkcjonowaniu SMS, opisane w rozdz. IV pkt. 4.2 niniejszego raportu i w wyniku tego Zespół badawczy dokonał zmiany kwalifikacji typu zdarzenia z wypadku na poważny wypadek.

1.2. Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia

Zdarzenie zaistniało 01.07.2024 r. o godz. 09:19, tor nr 2 szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, przejazd kolejowy kat. B, km 17,211, obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie. Położenie geograficzne przejazdu: 52°12'29.5"N 20°46'09.3"E.

1.3. Opis miejsca zdarzenia, z uwzględnieniem warunków meteorologicznych i geograficznych w momencie zdarzenia oraz ewentualnych prac prowadzonych na miejscu zdarzenia lub w pobliżu miejsca zdarzenia



Zdjęcie 4 - Widok ogólny miejsca zdarzenia (źródło: PKBWK)

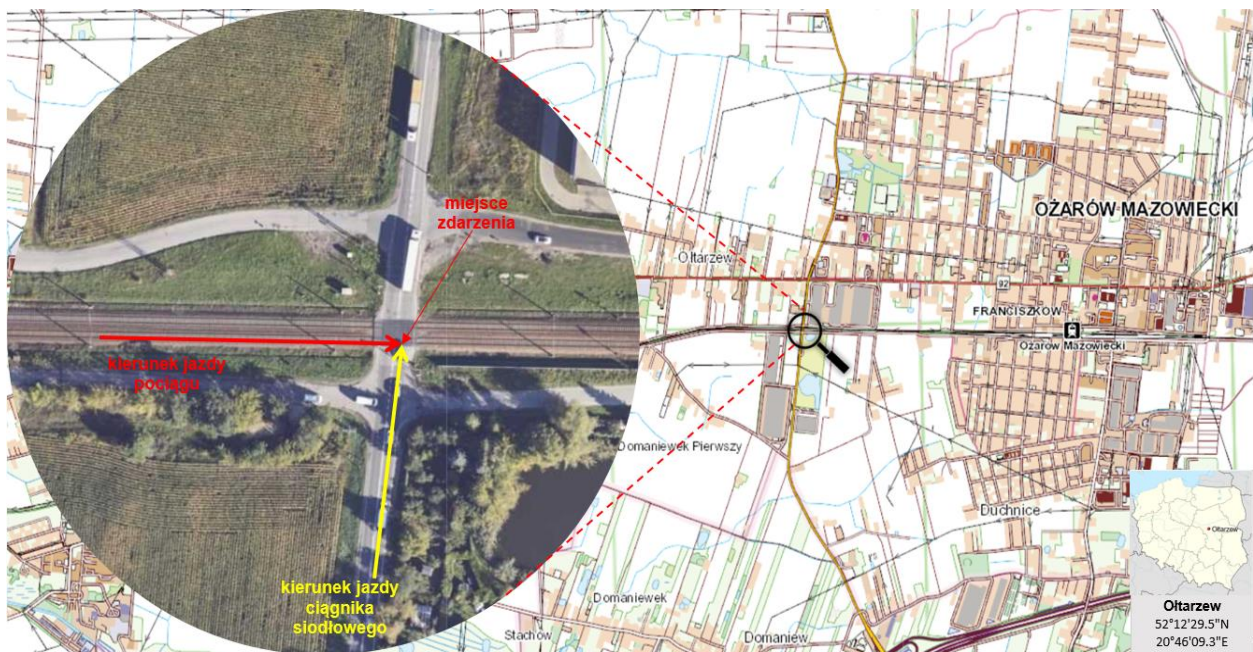
Przejazd kategorii B o numerze identyfikacyjnym 003 017 211, na którym zaistniał poważny wypadek, położony jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 718, klasy G Borzęcin – Pruszków, kilometr drogi 6,080 ul. Ceramiczna, w sąsiedztwie miejscowości Ołtarzew, gmina Ożarów Mazowiecki. Droga jest wykonana z nawierzchni asfaltowej z gruntowym poboczem. Szerokość jezdni na przejeździe wynosi 9,0 m. Dopuszczalna prędkość pojazdów drogowych na drodze w rejonie przejazdu w dniu zdarzenia wynosiła 90 km/h, kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi 90°. Obszar skrzyżowania linii kolejowej z drogą znajduje się poza terenem zabudowanym w sąsiedztwie miejscowości Ołtarzew powiat warszawski zachodni, województwo mazowieckie. Po obu stronach przejazdu w ciągu drogi wojewódzkiej nr DW718 są ustawione znaki drogowe: A-9, G-1a, G-1b, G-1c, G-2 i tablice wysokości zawieszenia sieci trakcyjnej.

Przed przejazdem, po obu stronach drogi dojazdowej znajdują się sygnalizatory drogowe samoczynnego systemu przejazdowego z sygnalizacją dźwiękową oraz dwie rogatki wjazdowe po obu stronach drogi wojewódzkiej DW718.

Zdarzenie zaistniało w porze jasnej, zachmurzenie małe, opadów brak, temperatura powietrza +20 °C. W czasie zdarzenia w rejonie przejazdu nie prowadzono żadnych prac w infrastrukturze kolejowej i drogowej.



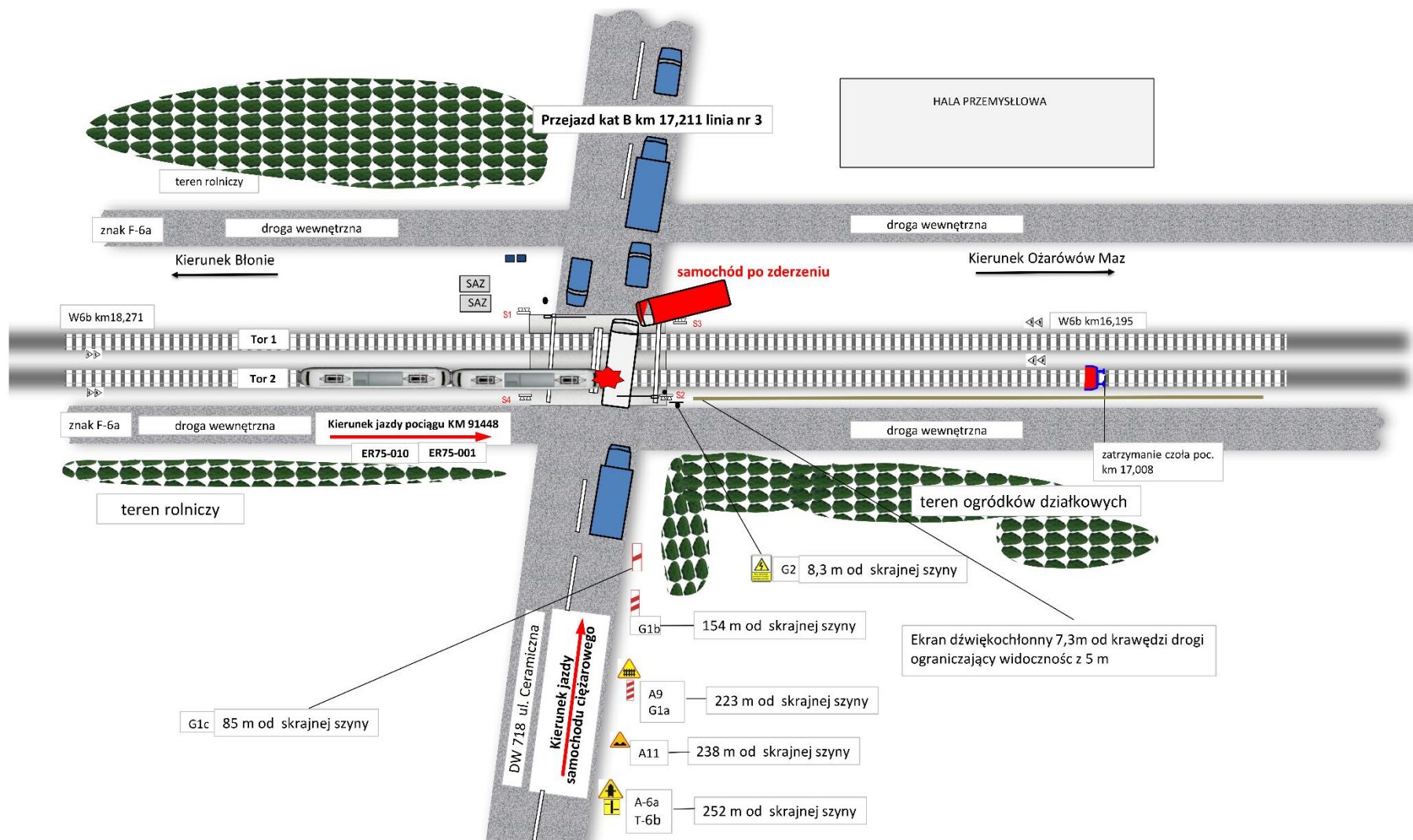
Zdjęcie 5 - Widok przejazdu z kierunku jazdy samochodu ciężarowego (źródło: PKBWK)



Rysunek 1 - Widok ogólny miejsca zdarzenia (źródło: Geoportal)



Rysunek 2 - Usytuowanie przejazdu względem skrzyżowania dróg DW718 i DK92 (źródło: Geoportal)



Rysunek 3 - Szkic poważnego wypadku

1.4. Zgony, urazy i szkody materialne

a) pasażerowie, pracownicy lub podwykonawcy, użytkownicy przejazdu kolejowego, intruzi, inne osoby znajdujące się na peronie, inne osoby nieznajdujące się na peronie

W wyniku poważnego wypadku, maszynista pociągu osobowego ROJ 91448 relacji Sochaczew – Warszawa Wschodnia będący pracownikiem przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o., zmarł na miejscu zdarzenia pomimo reanimacji przez służby medyczne. Pozostałe osoby, w tym inni członkowie drużyny pociągowej, pasażerowie pociągu i kierujący samochodem ciężarowym nie odnieśli obrażeń.

b) ładunki, bagaże i inne mienie

Naczepa marki KOEGEL S24 uległa całkowitemu zniszczeniu wraz z przewożonym ładunkiem tj. materiałami budowlanymi.

Ciągnik siodłowy marki DAF nie został uszkodzony.

c) tabor kolejowy, infrastruktura i środowisko

Pociąg ROJ 91448 nie uległ wykolejeniu. W wyniku zderzenia bardzo znacznemu uszkodzeniu uległ pojazd kolejowy serii ER75-001, a mianowicie:

- całkowicie zniszczona kabina czołowa członu A wraz z poszyciem i szybą czołową,
- zniszczony automatyczny sprzęg,
- zniszczony elektroniczny czołowy wyświetlacz tablicy informacyjnej,
- zniszczone dwa zderzaki czołowe,
- uszkodzone boczne nadwozie pojazdu,
- uszkodzone wózki członu A,
- uszkodzone urządzenia rejestrujące,
- uszkodzenia podłuznicy nadwozia członu A.

Uszkodzenia infrastruktury:

- drągi rogatkowe od napędu N1 i N2 wyłamane,
- napęd rogatkowy N1 – pozycja zamknięta,
- napęd rogatkowy N2 – pozycja pośrednia – w momencie rozpoczęcia opuszczania drągów rogatkowych zamykających prawe pasy jezdni naczepa pojazdu drogowego znajdowała się na wysokości napędu rogatkowego N2, w wyniku uderzenia drąga rogatkowego o naczepę doszło do wyłamania rogatki.

Strat w środowisku naturalnym nie było.



Zdjęcie 6 - Widok zniszczonej ściany czołowej pojazdu kolejowego ER75-001 (źródło: KM)

1.5. Opis innych skutków, w tym wpływu zdarzenia na regularną działalność zaangażowanych podmiotów

W wyniku zdarzenia tory nr 1 i 2 szlaku Ożarów Mazowiecki – Błonie linii kolejowej nr 3 zostały zamknięte od godz. 09:26 do:
godz. 15:35- tor nr 1,
godz. 16:28- tor nr 2.

Przejazd został udrożniony i dopuszczony do ruchu kołowego o godzinie 16:28 dnia 01.07.2024 r. po zakończeniu działań prowadzonych przez Straż Pożarną i Policję w ramach usuwania skutków zdarzenia.

Opóźnienia pociągów

			Pierw.	Wtórne	RAZEM				Pierw.	Wtórne	RAZEM				Pierw.	Wtórne	RAZEM			
Opóźnienia	Poc. pas.	ilość	44	99	143	Poc. tow.	ilość	1	1	2	Poc. poz.	ilość	2	3	5	Op. wt.	ilość	0		
		min.	1 342	1 200	2542		min.	45	45	90		min.	430	95	525		min.	0		

Pozostałe skutki zdarzenia:

- ograniczenia w ruchu pociągów: tor nr 1 i 2 od Ożarów Mazowiecki do Błonie zamknięty od godz. 9:26 dnia 01.07.2024 r.,
- od godz. 9:45 wprowadzono wzajemne honorowanie biletów pomiędzy przewoźnikami KM oraz PKP Intercity S.A. na odcinku Warszawa Wschodnia – Skierniewice-Łowicz Główny,
- drogą okrężną przez Skierniewice skierowano 18 pociągów przewoźnika PKP Intercity S.A.,
- skrócono relacje 19 pociągów przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o. oraz odwołano 14 pociągów „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o. w całej relacji; za odwołane pociągi przewoźnik uruchomił 5 autobusów,

- wprowadzona komunikacja zastępcza autobusowa.

1.6. Identyfikacja osób, ich funkcji i zaangażowanych podmiotów, w tym ewentualne powiązania z wykonawcami lub innymi odpowiednimi stronami

Bezpośrednio związane ze zdarzeniem były następujące osoby:

- maszynista pociągu osobowego ROJ 91448,
- kierownik pociągu osobowego ROJ 91448,
- dyżurny ruchu nastawni wykonawczej w Ożarowie Mazowieckim,
- kierowca samochodu ciężarowego.

1.7. Opis i identyfikatory pociągów oraz ich skład, w tym powiązany tabor kolejowy i numery rejestracyjne

Pociąg osobowy ROJ 91448 relacji Sochaczew – Warszawa Wschodnia przewoźnika KM prowadzony był w podwójnej trakcji, tj. dwoma elektrycznymi zespołami trakcyjnymi o numerach:

- pierwszy pojazd serii prowadzący ER75-001, numer identyfikacyjny pojazdu PL-KMKOL 94 51 2140 000-2, rok budowy 2007,
- drugi pojazd serii ER75-010, numer identyfikacyjny pojazdu PL-KMKOL 94 51 2140 006-9, rok budowy 2008.

Pojazd kolejowy ER75-001 posiadał „Przywrócenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nr 58/KM/2022 r.” wydane 19.08.2022 r. ważne do 19.05.2025 r. i na przebieg 1 200 000 km. Przebieg w momencie zdarzenia nieprzekroczony.

Pojazd kolejowy ER75-010 posiadał „Przywrócenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nr 64/KM/2022 r.” wydane 19.08.2022 r. ważne do 22.01.2025 r. i na przebieg 1 200 000 km. Przebieg w momencie zdarzenia nieprzekroczony.

Dane o pociągu ROJ 91448:

- długość pociągu..... 150 m,
- masa ogólna pociągu.....276 t,
- procent masy hamującej wymaganej145 %,
- procent masy hamującej rzeczywistej 163 %,
- masa hamująca wymagana.....400 t,
- masa hamująca rzeczywista.....450 t,
- prędkość rozkładowa.....160 km/h.

1.8. Opis odpowiednich części infrastruktury i sygnalizacji – typ toru, zwrotnica, urządzenie zależnościowe, sygnał, systemy ochrony pociągu

Tor:

- | | | |
|---|---|---------------------------|
| szyny typu..... | - | 60E1, tor bezстыkowy, |
| podkłady..... | - | strunobetonowe typu PS83, |
| typ przytwierdzenia..... | - | typ SB, |
| rodzaj podsypki..... | - | tluczniowa, |
| największa dozwolona prędkość pociągów na szlaku... | - | 160 km/h, |
| stan toru | - | dobry. |

Przejazd kolejowy:

- przejazd kategorii B,
- indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu (żółta naklejka): 003 017 211,
- oś przejazdu - km 17,211 linii kolejowej nr 3,
- kąt skrzyżowania drogi z torem kolejowym – 90°,
- nawierzchnia przejazdu zbudowana z płyt VELOSTRAIL,
- nawierzchnia drogi na dojazdach – mineralno-bitumiczna,
- niweleta drogi dojazdowej:
 - strona prawa 2,32 % ku przejazdowi na długości 20 m,
 - strona lewa (kierunek wjazdu samochodu ciężarowego na przejazd) 1,99 % ku przejazdowi na długości 20 m,
- iloczyn ruchu na przejeździe – 1 502 634; ostatni, pomiar dokonano w dniach 16-17 września 2020 r.,
- długość przejazdu – 17,75 m,
- szerokość korony drogi na przejeździe – 11,0 m,
- szerokość jezdni drogi na przejeździe – 9,0 m,
- szerokość jezdni drogi na dojazdach – 9,0 m,
- maksymalna prędkość pojazdów drogowych przez przejazd – 90 km/h,
- przejazd oświetlony – 4 słupy oświetleniowe,
- widoczność przejazdu z drogi – strona prawa ok. 200 m, strona lewa ok. 150 m przy wymaganej 120 m,
- widoczność czoła pociągu z drogi ustalona przez Zespół badawczy po zdarzeniu:

Tor	Pomiar warunków widoczności z drogi (odległość mierzona od skrajnej szyny) w m											
	5m				10m				20m			
	strona toru				strona toru				strona toru			
	prawa		lewa		prawa		lewa		prawa		lewa	
	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo
01.07.2024 r. Tor nr 1	800	800	700	350	300	800	200	300	200	200	200	100
01.07.2024 r. Tor nr 2	800	800	500	350	600	800	200	300	200	200	200	100

Kolorem żółtym w tabeli zaznaczono widoczność czoła pociągu odpowiadająca sytuacji ze zdarzenia tj. kierunku wjazdu samochodu ciężarowego i kierunku jazdy pociągu.

Stan urządzeń przejazdowych zgodnie z zapisami w książce E1758 dokonany przez komisję kolejową na miejscu zdarzenia w dniu zdarzenia:

- sygnalizacja w stanie ostrzegania,
- sygnalizatory drogowe S1, S2, S3, S4 i S5 działają prawidłowo,
- drągi rogatkowe napędów N1 i N2 wyłamane,
- napęd rogatkowy N1 w pozycji zamkniętej,
- napęd rogatkowy N2 w pozycji pośredniej,
- uszkodzony czujnik nr XII.

Panel urządzenia diagnostycznego EZG-1 wskazuje 4 usterki:

- złe położenie napędu A ->N1 B->N1,
- złamany drąg napędu rogatkowego,

- brak zasilania czujników,
- strefa zajęta w torze nr 2.

Urządzenie zdalnej kontroli UZK typu ERP-6 zabudowane na nastawni stacji Ożarów Mazowiecki, podczas zdarzenia - działanie prawidłowe.

1.9. Wszelkie pozostałe informacje istotne w kontekście opisu zdarzenia i informacji podstawowych

W odległości ok. 330 metrów na północ od przejazdu znajduje się skrzyżowanie drogi krajowej DK92 z drogą wojewódzką DW718 prowadzącą w kierunku przejazdu. Ruch na skrzyżowaniu tych dróg jest kierowany za pomocą sygnalizacji świetlnej. Z uwagi na fakt, że cykl świateł jest bardzo krótki dla ruchu z drogi DW718 oraz natężenie ruchu na tej drodze jest bardzo duże, na drodze tej tworzą się zatory pojazdów zaczynające się na tym skrzyżowaniu, a kończące przed przejazdem od jego południowej strony.

2. Oparty na faktach opis wydarzeń

2.1. Łańcuch nieodległych wydarzeń, które doprowadziły do powstania zdarzenia, w tym: działania podejmowane przez zaangażowane osoby; funkcjonowanie taboru kolejowego i instalacji technicznych; funkcjonowanie systemu operacyjnego.

Dnia 01.07.2024 r. zgodnie z planem jazdy na ten dzień, kierowca samochodu ciężarowego, wyjechał z ładunkiem o godz. 06:07 z bazy we Włoszczowicach (woj. świętokrzyskie) i miał zawieźć materiały budowlane (m.in.: płyty gipsowe i farby) do firmy zlokalizowanej w okolicach miejscowości Błonie (woj. mazowieckie). Droga z Włoszowic do miejsca zdarzenia przebiegała bez zakłóceń. Po zjeździe z autostrady A2 samochód ciężarowy poruszał się drogą wojewódzką nr DW718, kierując się w stronę Ożarowa Mazowieckiego. Jadąc od autostrady A2 w miejscowości Ołtarzew zbliżał się do grupy samochodów stojących przed przejazdem kolejowym kat. B w km 17,211 linii kolejowej nr 3, którego sygnalizatory drogowe i rogatki zabraniały wjazdu na przejazd podczas przejazdu pociągu torem szlakowym nr 1. Samochód ciężarowy zatrzymał się za kolumną pojazdów oczekujących na przejazd pociągu.

Po przejeździe pociągu jadącego torem szlakowym nr 1 i otwarciu rogatek, kolumna samochodów ruszyła i samochód ciężarowy dojechał z niewielką prędkością do przejazdu kolejowego w km 17,211 linii kolejowej nr 3.

O godz. 09:18:55 samochód ciężarowy rozpoczął wjazd na przejazd, mijając sygnalizator drogowy S2 i półrogatkę, a 2 sekundy później zatrzymał się w strefie przejazdu i skrajni toru nr 2 linii kolejowej nr 3. W związku z tym, że jadące przed nim pojazdy drogowe zatrzymały się, kierowca samochodu ciężarowego miał ograniczone pole widzenia m.in. przez poprzedzający samochód ciężarowy. Widoczność sytuacji na drodze i zatoru pojazdów zasłaniał kierowcy samochód ciężarowy znajdujący się za przejazdem.

Gdy samochód ciężarowy już zatrzymał się w strefie przejazdu, o godz. 09:19:02 zbliżający się torem szlakowym nr 2 pociąg osobowy ROJ 91448, jadący z przystanku osobowego Płochocin, przejechał nad czujnikiem samoczynnego systemu przejazdowego, co spowodowało rozpoczęcie nadawania sygnału czerwonego na sygnalizatorach drogowych na przejeździe. Kierowca samochodu ciężarowego nie mógł już zobaczyć nadawanego sygnału na sygnalizatorze drogowym, zabraniającego wjazdu na przejazd, z uwagi na to, że znajdował się za sygnalizatorem drogowym S2 w strefie przejazdu. Następnie o godz. 09:19:06 półrogatki przejazdowe zaczęły się zamykać, a czoło pociągu osobowego ROJ 91448 o godz. 09:19:07 minęło tarczę ostrzegawczą przejazdową zlokalizowaną w km 18,550 (tj. 1339 m od osi przejazdu), która nadawała sygnał Osp2 (dwa światła białe) informujący, że urządzenia sygnalizacji na przejeździe są sprawne i pociąg może jechać przez przejazd z maksymalną prędkością. O godz. 09:19:10 zamykająca się półrogatka przejazdowa oparła się o naczepę samochodu ciężarowego znajdującego się w strefie przejazdu. Rogatka nie uległa złamaniu. Kierowca samochodu ciężarowego widząc, że półrogatka z drugiej strony przejazdu zamknęła się i do przejazdu zbliża się pociąg ROJ 91448, podjął próbę zjazdu samochodu z przejazdu i podjechał pojazdem do przodu ok. 0,5 m, powodując lekkie ugięcie półrogatki bez jej uszkodzenia. W tym

czasie stojący przed nim samochód osobowy zjechał na pobocze drogi i poprzedzające inne pojazdy ruszyły, co umożliwiło dalsze przesunięcie się samochodu ciężarowego na przejeździe o ok. 1,5 m dla uniknięcia kolizji z pociągiem ROJ 91448. Podjazd samochodu ciężarowego do przodu spowodował złamanie się drąga półrogatki i wyświetlenie na urządzeniu ESD-8 w nastawni dysponującej stacji Ożarów Mazowiecki komunikatu o dwóch błędach, tj. w połączeniu napędu N1/N3 o godz. 09:19:19 oraz o nieciągłości rogatki o godz. 09:19:24. W tym czasie pociąg osobowy ROJ 91448 jadący torem szlakowym nr 2 minął już tarczę ostrzegawczą przejazdową, odnoszącą się do przejazdu. Pomimo podjazdu do przodu, naczepa samochodu ciężarowego cały czas znajdowała się w strefie przejazdu.

Dyżurny ruchu stacji Ożarów Mazowiecki, stwierdziwszy wystąpienie ww. błędów sygnalizowanych przez urządzenie ESD-8, o godz. 09:19:26 i o 09:19:36 dwukrotnie poinformował maszynistę pociągu osobowego ROJ 91448 o złamanej rogatce na przejeździe w km 17,211 i konieczności ograniczenia prędkości do 20 km/h. W chwili otrzymania informacji o wprowadzeniu ograniczenia prędkości, maszynista pociągu osobowego ROJ 91448 o godz. 09:19:33 wdrożył hamowanie służbowe przy prędkości 140 km/h, gdy czoło pociągu znajdowało się ok. 411 metrów od osi przejazdu, tj. na 12 sekund przed kolizją z samochodem ciężarowym. W tym momencie samochód ciężarowy stojący na przejeździe nie był jeszcze widoczny przez maszynistę, z uwagi na łuk w prawo linii kolejowej przed przejazdem patrząc w kierunku jazdy pociągu i obecność drzew, które zasłaniały przejazd. Przejazd był widoczny dopiero z odległości 350 m, lecz samochód ciężarowy był z tej odległości trudno rozpoznawalny, z uwagi na fakt, że kolor naczepy (szary) „zlewał się” z otoczeniem i kolorem budynku hali zlokalizowanej z lewej strony przejazdu patrząc z kierunku jazdy pociągu osobowego ROJ 91448.

O godz. 09:19:38, gdy czoło pociągu znajdowało się 211 m od przejazdu, przy prędkości 132 km/h maszynista, wdrożył hamowanie nagłe pociągu, jednakże o godz. 09:19:44 przy prędkości pociągu 94 km/h nastąpiła kolizja pociągu z lewą tylną częścią naczepy samochodu ciężarowego znajdującego się na obu torach na przejeździe. Maszynista nie zdążył opuścić kabiny pojazdu kolejowego przed zderzeniem pociągu ROJ 91448 z samochodem ciężarowym. W wyniku zderzenia tego pociągu z samochodem ciężarowym załadowanym materiałami budowlanymi i dużej dynamiki uderzenia, nastąpiło zmiżdżenie kabiny maszynisty, w konsekwencji czego ciało maszynisty przebiło szklane drzwi i zatrzymało się na podłodze w pierwszym przedziale pasażerskim w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do kabiny. Po zderzeniu z samochodem ciężarowym, czoło pociągu osobowego o godz. 09:20:02 zatrzymało się w odległości około 203 metrów od osi przejazdu. W wyniku zdarzenia, maszynista zmarł w wyniku doznanych obrażeń, pomimo udzielenia pomocy medycznej, natomiast pozostali członkowie drużyny pociągowej, pasażerowie pociągu osobowego i kierowca samochodu ciężarowego nie odnieśli obrażeń. Naczepa pojazdu drogowego i przewożony ładunek zostały całkowicie zniszczone, a materiały budowlane zostały rozrzucone w sąsiedztwie przejazdu na obu torach. Pociąg osobowy ROJ 91448 nie uległ wykolejeniu. Ciągnik siodłowy samochodu ciężarowego nie uległ uszkodzeniu.

2.2. Ciąg wydarzeń od wystąpienia zdarzenia do zakończenia działań służb ratowniczych, w tym: środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia; wysiłki służb ratowniczych i ratunkowych.

O zaistniałej kolizji pociągu osobowego z samochodem ciężarowym na przejeździe, o godz. 09:24 świadek zdarzenia poinformował operatora numeru alarmowego (112).

Dodatkowo, o zaistnieniu zdarzenia, kierownik pociągu osobowego za pomocą radiotelefonu powiadomił dyżurnego ruchu stacji Ożarów Mazowiecki. Dyżurny ruchu tej stacji o godz. 09:26 powiadomił dyspozytora zakładowego, operatora numeru alarmowego (112) oraz Naczelnika Sekcji.

Na miejsce poważnego wypadku przybyli: Straż Pożarna - o godz. 09:31, Pogotowie Ratunkowe - o godz. 09:39, Policja - o godz. 09:40. Zadysponowano również Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Prokurator Prokuratury Rejonowej w Pruszkowie przybył na miejsce poważnego wypadku o godz. 11:25.

Czynności operacyjne przez Policję i Prokuratora zostały zakończone o godz. 13:30. Podróżni zostali zabrani przez komunikację zastępczą (2 autobusy).

Całkowita przerwa w ruchu pociągów od godz. 09:26 do godz. 15:35.

W wyniku zdarzenia, ciężko ranny został maszynista pociągu, który zmarł w trakcie reanimacji przez służby medyczne.

Po uprzątnięciu pozostałości rozrzuconego ładunku z samochodu ciężarowego, przejazd kolejowy został udrożniony i dopuszczony do ruchu kołowego o godzinie 16:28 dnia 01.07.2024 r.

Bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia dyżurny ruchu stacji Ożarów Mazowiecki zamknął tory nr 1 i 2 szlaku Ożarów Mazowiecki – Błonie linii kolejowej nr 3 od godz. 09:26 do:

- godz. 15:35 - tor nr 1,

- godz. 16:28. - tor nr 2.

Od godz. 09:45 wprowadzono wzajemne honorowanie biletów, pomiędzy przewoźnikami KM oraz PKP Intercity S.A., na odcinku Warszawa Wschodnia - Skierniewice - Łowicz Główny. Droga okrężną przez Skierniewice skierowano 18 pociągów PKP Intercity S.A.

Skrócono relacje 19 pociągów KM oraz odwołano 14 KM w całej relacji. Za odwołane pociągi przewoźnik KM uruchomił 5 autobusów zastępczych.

Komisja kolejowa wyraziła zgodę na zjazd składu pociągu osobowego ROJ 91448 do stacji Błonie o godz. 13:30.

O godz. 14:00 zadysponowano "UNIROLLERA" ze stacji Warszawa Wschodnia do konwoju, przy zjeździe uszkodzonego składu. W dniu 02.07.2024 r. skład ten odjechał ze stacji Błonie o godz. 00:35 i przybył do stacji Sochaczew o godz. 01:58, gdzie został odstawiony na bocznice KM.

IV. ANALIZA ZDARZENIA

1. Role i obowiązki

1.1. Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury

Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie

Zarządca infrastruktury odpowiedzialny jest między innymi za właściwe utrzymanie linii kolejowej w tym przejazdów. Obowiązki zarządcy infrastruktury określa m.in. przepis art. 62 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane. Przepis ten zobowiązuje zarządców do przeprowadzania przeglądów rocznych i pięcioletnich obiektów budowlanych (w tym przejazdów wraz z urządzeniami zabezpieczenia ruchu na przejeździe). Instrukcja wewnętrzna zarządcy infrastruktury Id-1 w § 31 nakłada obowiązek przeprowadzenia badania diagnostycznego przejazdów (m.in. w zakresie nawierzchni kolejowej i drogowej, warunków widoczności, oświetlenia). Dodatkowo w instrukcji Ie-7 (E-14) zawarto zakres, czasookresy, metody badań dotyczące urządzeń sterowania ruchem kolejowym (w tym urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe). Czasookresy przeglądów obiektów budowlanych zawarte w instrukcjach zgodne z art. 62 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane.

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie przedstawił protokoły ostatnich kontroli diagnostycznych utrzymania obiektu budowlanego – przejazdu w km 17,211 linii kolejowej nr 3 w zakresie urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe oraz części budowlanej:

- Protokół nr 11/2024 z dnia 20.01.2024 roku z kontroli w zakresie sprawdzenia stanu technicznego na podstawie obowiązujących przepisów z zakresu prawa budowlanego. Diagnosta, po dokonaniu sprawdzenia urządzeń nie stwierdził nieprawidłowości i określił ich stan techniczny, jako dobry, urządzenia nadają się do dalszej eksploatacji.
- Protokół nr IZATA.5441.66.2024.e z badania diagnostycznego (kontroli) urządzeń sterowania ruchem kolejowym przeprowadzonego dnia 02.01.2024 roku na przedmiotowym przejeździe kolejowym. W wyniku badania diagnostycznego nie wydano zaleceń. Diagnosta dopuścił urządzenia do dalszej eksploatacji i stwierdził, że zapewniają bezpieczeństwo ruchu pociągów.

Przewoźnik kolejowy „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o.

Przewoźnik kolejowy do realizacji zadania przewozowego wyznaczył pojazdy kolejowe posiadające świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz dokumenty poświadczające przywrócenie tych pojazdów do eksploatacji po czynnościach utrzymania. Wyznaczona drużyna pociągowa obsługująca pociąg osobowy ROJ 91448 posiadała wszystkie wymagane przepisami uprawnienia i kwalifikacje. Pociąg prowadzony był na podstawie rozkładu jazdy. Stan techniczny pojazdów kolejowych zapewniał ich bezpieczną eksploatację. Obowiązki przewoźników kolejowych w zakresie bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego określa w szczególności instrukcja zarządcy infrastruktury Ir-1 – Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, Ie-1 (E-1) – Instrukcja sygnalizacji, instrukcja wewnętrzna przewoźnika kolejowego KMt-1 - Instrukcja dla maszynistów pojazdów trakcyjnych przewoźnika.

Na podstawie analizy zgromadzonego materiału, Zespół badawczy nie stwierdził nieprawidłowości w postępowaniu drużyny pociągowej podczas prowadzenia pociągu i po zaistnieniu poważnego wypadku.

Zarządca drogi wojewódzkiej - Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

Do zadań zarządcy drogi zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 poz. 645) należy m.in. *utrzymanie części drogi, urządzeń drogi, budowli ziemnych, drogowych obiektów inżynierskich, znaków drogowych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f obowiązki zarządcy drogi wobec gminy pkt 2 oraz realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu*. Prowadząc postępowanie, Zespół badawczy stwierdził nieprawidłowości w organizacji ruchu drogowego w obrębie przejazdu, powodujących m.in.

występowanie zatorów pojazdów drogowych na przejeździe i w jego sąsiedztwie, w wyniku czego skierował między innymi do tego podmiotu zalecenia, o których mowa w rozdziale V.2 niniejszego raportu.

1.2.Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe lub wszelcy inni dostawcy usług utrzymania

Nie dotyczy.

1.3.Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników dotyczących wpływu producentów taboru i dostawców produktów kolejowych na zaistnienie zdarzenia.

1.4.Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja Kolejowa Unii Europejskiej

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników dotyczących wpływu krajowego organu ds. bezpieczeństwa na zaistnienie zdarzenia.

1.5.Jednostki notyfikowane, jednostki wyznaczone lub organy ds. oceny ryzyka

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników dotyczących wpływu jednostek notyfikowanych oraz organów ds. oceny ryzyka na zaistnienie zdarzenia.

1.6. Jednostki certyfikujące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wymienionych w punkcie 1.2

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników dotyczących wpływu jednostki certyfikującej przewoźnika kolejowego na zaistnienie zdarzenia.

1.7. Wszelkie inne osoby lub podmioty, które mają związek z danym zdarzeniem, co zostało ewentualnie udokumentowane w jednym z odpowiednich systemów zarządzania bezpieczeństwem, lub o których mowa w rejestrze lub w odpowiednich ramach prawnych

Nie dotyczy.

2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne

Zapis rejestratora parametrów jazdy pojazdu kolejowego z napędem

Pojazd kolejowy z napędem ER75-001 oraz ER75-010 przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o. był wyposażony przez producenta w elektroniczny system rejestracji parametrów jazdy:

- typ tachografu : Deuta-Werke (Redbox),
- zakres pomiaru prędkości: 160/km/h,
- parametry rejestrowane przez tachograf: droga, prędkość, czas, jazda z kabiny A lub B, zadziałanie SHP, kasowanie urządzeń czujności, hamowanie, załączanie nastawnika jazdy, użycie syreny.

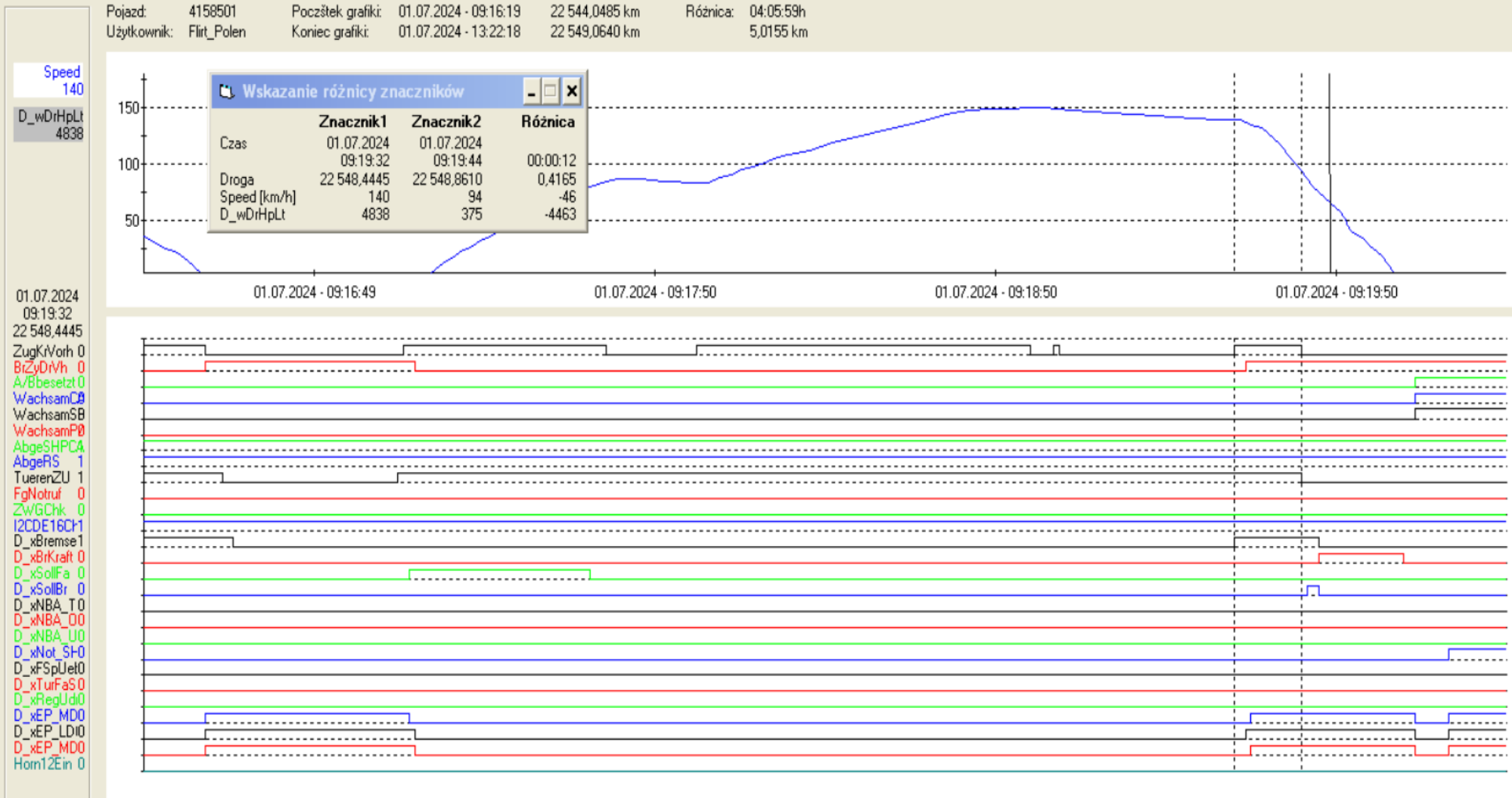
Zespół badawczy dokonał analizy wybranych parametrów jazdy zarejestrowanych w rejestratorze bezpośrednio przed zdarzeniem.

Na poniższych wykresach zostały przedstawione między innymi następujące parametry jazdy pociągu ROJ 91448:

- droga,
- czas,
- prędkość,
- aktywna kabina A,

- rejestracja użycia przycisku urządzeń czujności CA/SHP,
- ciśnienie w cylindrach hamulcowych,
- jazda prądowa/bezprądowa.

Rysunek 4



Rysunek 4 - Wykres parametrów jazdy pociągu od przystanku osobowego Płochocin

ER75 010 kabina B - plik 51047021.158

09:17:06 s – załączenie napędu, odjazd z p.o. Płochocin i wzrost prędkości do 85 km/h na drodze około 459 metrów,

09:17:43 s – wyłączenie napędu i jazda z wybiegu ze spadkiem prędkości do 84 km/h na drodze około 381 metrów,

09:17:58 s – załączenie napędu i wzrost prędkości do 150 km/h na drodze około 2067 metrów,

09:18:57 s – wyłączenie napędu i jazda z wybiegu bez spadku prędkości na drodze około 18 metrów,

09:18:58 s – załączenie napędu bez wzrostu prędkości na drodze około 9 metrów,

09:18:58 s – wyłączenie napędu i jazda z wybiegu bez spadku prędkości na drodze około 148 metrów,

09:19:02 s – załączenie napędu bez zmiany prędkości na drodze około 31 metrów,

09:19:02 s – wyłączenie napędu i jazda z wybiegu ze spadkiem prędkości do 140 km/h na drodze około 1222 metrów,

1 **09:19:33 s** – wdrożenie hamowania przy prędkości 140 km/h ok. 411 metrów od osi przejazdu,

2 **09:19:38 s** – uzyskanie maksymalnej siły hamowania (hamowanie nagłe) przy prędkości 132 km/h na drodze około 418 metrów przed zatrzymaniem, 211 metrów od osi przejazdu,

3 **09:19:45 s** - moment zderzenia z samochodem ciężarowym na przejeździe przy prędkości około 94 km/h,

4 **09:20:02 s** – zatrzymanie za miejscem zdarzenia około 207 metrów od osi przejazdu,

5 **09:20:03 s** – postój na szlaku i zanik rejestracji do godziny 11:15:05.

Na opisywanym odcinku 5-krotnie użyto przycisku czujności.

Zapis radiołączności pociągowej:

Rozmowa 1 - początek godz. 09:19:26 czas trwania 12 s.

DR: 91448 do Ożarowa

M: 91448 na odbiorze

DR: TOP do przejazdu 17,211 na pomarańczowo. Zrobi Pan 20 km/h

M: O joj, joj, joj, joj, joj.

Rozmowa 2 - początek godz. 09:19:36 czas trwania 8 s.

DR: Złamana rogatka 17,211. Zrobi Pan 20 km/h.

M: Wypadek...(urwana rozmowa w 4 sekundzie, potem nałożona inna rozmowa).

Użyte skróty:

DR- Dyżurny Ruchu st. Ożarów Mazowiecki,

M - Maszynista pociągu osobowego ROJ 91448.

Samoczynny system przejazdowy na przejeździe kat. B wyposażony w:

- szafę aparatury ERS-9,
- urządzenia przejazdowe samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP) – SPA-4 firmy Bombardier z 6 czujnikami EOC-1,
- 4 sygnalizatory drogowe typu EHZ-77,
- 1 sygnalizator drogowy typu EHZ-78 umieszczony nad drogą na wysięgniku,
- 2 głośniki sygnału akustycznego na sygnalizatorach drogowych nr S1 i S2,
- drągi wyposażone w: światła migowe, kontrolę ciągłości, folię odblaskową, bezpiecznik i urządzenia do ryglowania,
- 2 napędy EEG-1 z 2 półrogatkami o długości 4,5 m typu ESD-8,
- urządzenia monitoringu przejazdu CCTV z urządzeniami rejestrującymi znajdującymi się w nastawni dysponującej stacją Ożarów Mazowiecki,
- 2 tarcze ostrzegawcze przejazdowe EHZ-5 z SHP,
- urządzenie UZK typu ERP-6 w nastawni stacji Ożarów Mazowiecki.

Przejazd uzależniony w nowych komputerowych urządzeniach stacyjnych typu EBI Lock 950 stacji Ożarów Mazowiecki.

Dlajazd pociągów od strony stacji Błonie w kierunku stacji Ożarów Mazowiecki aktywacja urządzeń na przejeździe następuje z wykorzystaniem istniejących czujników koła EOC nr III lub XI. Przejazd osłonięty istniejącymi sygnalizatorami Top 172 i 173N. Dlajazd pociągów w kierunku st. Błonie funkcję tarcz ostrzegawczych przejazdowych pełnią semafor wyjazdowy stacji Ożarów Mazowiecki - H, J, K, L i M:

a) dla przebiegów bez zatrzymania po torach 1, 2, 3, 4 i 7 aktywacja przejazdu po zajęciu odpowiednio odcinków Jt1, Jt2, Jt3a, Jt4 i Jt7. Minimalne czasy ostrzegania dla jazd z maksymalną prędkością (wynikającą z prędkości drogowej) na odcinkach aktywacji przejazdu wynoszą m.in.:

- po torze nr 1: ~57s (dla $V_{max} = 160$ km/h),
- po torze nr 2: ~55s (dla $V_{max} = 160$ km/h),
- po torze nr 3: ~81s (dla $V_{max} = 80$ km/h do km ~15,879, a następnie $V_{max} = 160$ km/h),
- po torze nr 4: ~83s (dla $V_{max} = 80$ km/h do km ~15,879, a następnie $V_{max} = 160$ km/h),
- po torze nr 7: ~80s (dla $V_{max} = 60$ km/h do km ~15,611, a następnie $V_{max} = 160$ km/h);

światło zezwalające na semaforach H, J, K, L lub M wyświetlane bez opóźnień czasowych,

b) dla przebiegów z zatrzymaniem spod semaforów H, J, K, L lub M aktywacja urządzeń następuje przy zajętych odcinku poprzedzającym semafor wyjazdowy i przy utwierdzonym przebiegu pociągowym spod odpowiedniego semafora; światło zezwalające na semaforach H, J, K, L lub M wyświetlane bez opóźnień czasowych,

c) w przypadku wyjazdów ze stacji na sygnał zastępczy bądź rozkaz pisemny przejazd aktywowany z wykorzystaniem istniejących czujników EOC nr I lub XIII. Prędkość jazdy pociągów wyjeżdżających ze stacji Ożarów Mazowiecki na sygnał zastępczy, bądź rozkaz pisemny ograniczona regulaminowo do 20 km/h aż do osiągnięcia przez pociąg strefy przejazdu,

d) dezaktywacja urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe po przejechaniu istniejących czujników wyłączających EOC nr II lub XII.

W celu przeprowadzenia analizy działania urządzeń SSP na przejeździe zabezpieczono zapisy historii zdarzeń i poleceń oraz historii usterek czujników torowych zapisanych w urządzeniu zdalnej kontroli ERP-6 (UZK), zabudowanym na nastawni dysponującej Oż stacją Ożarów Mazowiecki.

Na podstawie analizy logów UZK stwierdzono, że:

- urządzenia na przejeździe przed zdarzeniem działały prawidłowo,
- wjazd pociągu ROJ 91448 do strefy załączającej nastąpił o godzinie 09:19:02 po czym nastąpiło załączenie ostrzegania w kanale A i B,
- o godzinie 09:19:19 system wykrył usterkę („awr poł. napędu N1/N3”), spowodowaną opadnięciem drąga rogatki na samochód ciężarowy,

- o godzinie 9:19:24 system wykrył usterkę („awr ciągłość drągów”), spowodowaną wyłamaniem drąga rogatki N2 przez samochód ciężarowy,
- o godzinie 9:24:45 system wykrył usterkę spowodowaną obecnością pociągu w strefie pomiędzy czujnikiem wyłączającym, a odjazdowym po czasie dłuższym niż 300 sekund („awr tor2 strefa zajęta”),
- o godzinie 9:24:46 system wykrył usterkę czujnika wyłączającego („awr czujnik XII”),
- w czasie przejazdu pociągu nie zarejestrowano usterek urządzeń SSP.

Zgodnie z zapisami w Książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym z nastawni Oż oraz z kontenera SSP dnia 01.07.2024 r. nie odnotowano innych usterek do czasu zaistnienia zdarzenia niż opisane powyżej, wynikające z opadnięcia drąga rogatki na samochód ciężarowy i późniejszego wyłamania rogatki. Z tych danych wynika, że w dniu 01.07.2024 r. urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego (SSP) pracowały bezawaryjnie.

3. Czynniki ludzkie

3.1. Cechy ludzkie i indywidualne

Kierujący pojazdem drogowym posiadał kilkudziesięcioletnie doświadczenie na stanowisku kierowcy pojazdów ciężarowych. Przed zaistniałym zdarzeniem nie uczestniczył w żadnym z wypadków w trakcie swojej wieloletniej pracy. Posiadał aktualne zaświadczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do pracy na zajmowanym stanowisku oraz wymagane uprawnienia do prowadzenia samochodu ciężarowego. Jak wynika z dokumentów oraz wysłuchania kierowcy, jazda pojazdem drogowym w dniu zdarzenia była zaplanowana i przygotowana na wyznaczonej trasie z przewożonym ładunkiem. Kierowca w chwili zdarzenia był trzeźwy i nie był pod działaniem środków psychoaktywnych.

Prawo o ruchu drogowym jest podstawową regulacją dla użytkowników dróg publicznych określane mianem „Kodeksu drogowego”, czyli przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Przepisy szczególne, dotyczące przejazdów kolejowych i odnoszące się do kierujących pojazdami drogowymi zawarte są w art. 28 tej ustawy i stanowią, że:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza, jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.

3. Kierującemu pojazdem zabrania się:

2) wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy”

Z analizy zapisu monitoringu przejazdu wynika, że kierujący ciągnikiem siodłowym wjechał na przejazd przy podniesionych rogatkach, gdy na sygnalizatorze SSP nie był nadawany sygnał czerwony, zabraniający wjazdu na przejazd. W chwili wjazdu w strefę przejazdu, kierowca samochodu ciężarowego zorientował się, że po drugiej stronie przejazdu nie było miejsca do kontynuowania jazdy. W wyniku zatoru ruchu przed samochodem ciężarowym, kierujący był zmuszony do zatrzymania pojazdu na przejeździe. W momencie znajdowania się pojazdu ciężarowego na przejeździe, nastąpiło włączenie sygnalizatora i zamknięcie rogatki wjazdowej na naczipę samochodu ciężarowego. Kierowca samochodu ciężarowego podjął próby zjazdu z przejazdu, jednakże stojące przed nim pojazdy drogowe uniemożliwiły to i nadjeżdżający pociąg uderzył w naczipę samochodu ciężarowego.

Prowadzone postępowanie potwierdziło prawidłowy sposób postępowania maszynisty, który po powzięciu informacji o wyłamaniu rogatki i zauważeniu przeszkody na przejeździe, wdrożył nagłe hamowanie pociągu z równoczesnym podaniem sygnału „Bacność”. Maszynista posiadał autoryzację z zakresu eksploatacji pojazdów trakcyjnych serii ER75 oraz inne szkolenia związane ze stanowiskiem pracy. Maszynista posiadał również aktualne zaświadczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do pracy na zajmowanym stanowisku oraz znajomość odcinków linii kolejowej nr 3. Przeprowadzone badanie krwi maszynisty (pobranej pośmiertnie), nie wykazało obecności alkoholu, ani substancji psychoaktywnych. Czas pracy drużyny pociągowej i czas wypoczynku były zgodne z obowiązującymi normami. Z uwagi na dynamiczny przebieg zdarzeń i krótki czas od powzięcia informacji o uszkodzeniu rogatki do momentu zdarzenia, maszynista nie zdołał opuścić kabiny

pojazdu kolejowego przed zderzeniem z naczepą samochodu ciężarowego. W wyniku zderzenia i zniszczenia kabiny maszynisty, maszynista doznał poważnych obrażeń ciała i pomimo podjętych działań ratowniczych zmarł na miejscu wypadku. Dodać należy, że maszynista mijając tarczę ostrzegawczą przejazdową (ToP), miał wyświetlony sygnał Osp2 informujący jedynie maszynistę o sprawności sygnalizatorów drogowych i akustycznych oraz ciągłości urządzeń rogatkowych. Tarcza przejazdowa nie informuje natomiast o znajdowaniu się pojazdów drogowych i innych przeszkód w strefie przejazdu.

Zespół badawczy uznał jako czynnik przyczynowy wjazd na przejazd kolejowy kat. B i pozostanie samochodu ciężarowego w strefie przejazdu na torze 1 i 2 w wyniku nieoczekiwanego zatrzymania się pojazdów jadących przed nim, co doprowadziło do najechania pociągu osobowego jadącego torem nr 2 na naczepę tego samochodu.

3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy

Zespół badawczy nie wnosi zastrzeżeń do czynników związanych ze stanowiskiem pracy maszynisty pojazdu kolejowego i kierowcy samochodu ciężarowego.

3.3. Czynniki i zadania organizacyjne

Ze zgromadzonego przez Zespół badawczy materiału wynika, że przewoźnik kolejowy i drogowy zapewnili personelowi obsługi biorącemu udział w zdarzeniu wymagany ustawowo czas wypoczynku. Pracownicy ci posiadali wszystkie wymagane przepisami i instrukcjami uprawnienia i autoryzacje związane z wykonywanymi czynnościami na danym stanowisku pracy. Pracodawca wyposażył ich w niezbędne instrukcje i przepisy zapewniające bezpieczne wykonywanie pracy. Zespół badawczy nie wnosi zastrzeżeń do czynników związanych z zadaniami organizacyjnymi.

Zgodnie z Regulaminem Technicznym Stacji (RTS) Ożarów Mazowiecki, Urządzenie Zdalnej Kontroli urządzeń SSP na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3 UZK znajduje się na nastawni miejscowej „Oż” w Ożarowie Mazowieckim. Z obowiązujących przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury, w tym RTS Ożarów Mazowiecki, „Instrukcji obsługi urządzeń zdalnej kontroli ERP-6 do obsługi SSP typu SPA-4” oraz Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7, nie wynika obowiązek powiadamiania maszynisty przez dyżurnego ruchu o usterkach systemu przejazdowego kat. I, ani natychmiastowego użycia sygnału ALARM za pomocą systemu RADIOSTOP przez dyżurnych ruchu.

3.4. Czynniki środowiskowe

Przejazd kolejowy kategorii B z dwoma półrogatkami wjazdowymi, zlokalizowany jest w terenie niezabudowanym w okolicach miejscowości Ołtarzew w sąsiedztwie Ożarowa Mazowieckiego. Przejazd obejmuje tor szlakowy nr 1 i 2 szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie i krzyżuje się pod kątem 90° z drogą wojewódzką DW718.

W odległości ok. 330 metrów na północ od przejazdu znajduje się skrzyżowanie drogi krajowej DK92 z drogą wojewódzką DW718 prowadzącą w kierunku przejazdu. Ruch na skrzyżowaniu tych dróg jest kierowany za pomocą sygnalizacji świetlnej. Z uwagi na fakt, że cykl świateł w dniu zdarzenia był zbyt krótki dla ruchu pojazdów z drogi DW718 oraz natężenie ruchu na tej drodze było bardzo duże, na drodze wojewódzkiej tworzyły się zatory pojazdów na długości ok. 500 m zaczynające się przed przejazdem w km 17,211 linii kolejowej nr 3, a kończące na skrzyżowaniu z drogą krajową DK92 za przejazdem. Po zdarzeniu czas cyklu świateł zgodnie z zaleceniem PKBWK został wydłużony dla drogi DW718.

Sytuacja ta powodowała, że przekroczenie przejazdu było utrudnione i wymagała od kierujących pojazdami oceny, czy za przejazdem jest miejsce na kontynuowanie jazdy pojazdu drogowego i stwarzała zagrożenie dla ruchu drogowego i kolejowego, o czym świadczą zdarzenia na przejeździe mające miejsce przed i po zaistnieniu poważnego wypadku z dnia 01.07.2024 r.

Dodatkowo, widoczność przejazdu z kabiny maszynisty z uwagi na łuk linii kolejowej była ograniczona i nie przekraczała 350 m, jak również „zlewanie” się jasnego koloru naczepy pojazdu drogowego z otoczeniem uniemożliwiło maszyniście szybką identyfikację zagrożenia i opuszczenie kabiny przed zdarzeniem.

3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania

Nie zidentyfikowano.

4. Mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych i mechanizmy kontroli, w tym zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwem oraz procesy monitorowania

Warunki odpowiednich ram regulacyjnych

4.1. Procesy, metody, treść oraz wyniki oceny ryzyka i działań w zakresie monitorowania prowadzonych przez którąkolwiek z zaangażowanych stron: przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe, inni dostawcy usług utrzymania, producenci i inne podmioty oraz raporty z niezależnej oceny, o których mowa w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 402/2013

W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. prowadzi tzw. *Rejestr zagrożeń*. Rejestr ten jest na bieżąco aktualizowany i zawiera następujące elementy: nazwa zagrożenia, numer zagrożenia, źródło zagrożenia, skutki, środki kontroli ryzyka, zarządzający źródłami zagrożenia oraz zasady akceptacji ryzyka.

W ramach przedmiotowego postępowania, Zespół badawczy przeprowadził analizę zawartości *Rejestru zagrożeń*, stanowiącego jeden z najistotniejszych elementów SMS.

Z badanym zdarzeniem związane są następujące zagrożenia:

a) ujęte w pkt 5 *Rejestru*: „Przejazdy kolejowo-drogowe”:

5.1.2. *Nieprawidłowa organizacja ruchu drogowego na drodze dojazdowej do przejazdu*

5.5.5 *Nieprawidłowe zalecenia po badaniach diagnostycznych*

5.6.2 *Nieprawidłowe przeprowadzanie czynności kontrolnych*

5.11.29 *Niepodjęcie działań mających na celu ograniczenie prędkości pociągów w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego.*

b) ujęte w pkt 12 *Rejestru*: „Organizacja”:

12.5.1 *Nieprzeprowadzenie / niewłaściwe przeprowadzenie wymaganej oceny znaczenia zmiany*

12.5.2 *Nieprzeprowadzenie wymaganej oceny ryzyka technicznego i operacyjnego.*

Do prowadzonego Rejestru zagrożeń Zespół badawczy nie wnosi uwag.

Procedura SMS/MMS-PW-01 Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej spółki PKP PLK S.A.

Celem procedury jest określenie zasad i procesów utrzymania linii kolejowych w sprawności technicznej i organizacyjnej dla zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dokumentami związanymi z niniejszą procedurą są w szczególności obowiązujące: prawo budowlane, ustawa o transporcie kolejowym, przepisy krajowe, Księga oraz procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Regulamin organizacyjny spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., regulacje wewnętrzne Spółki dotyczące ruchu kolejowego „Ir”, regulacje wewnętrzne Spółki dotyczące drogi kolejowej „Id”. Utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych, w tym również przejazdu kategorii B, którego dotyczy niniejsze postępowanie, jest opisane, jako proces wspomagający w procedurze SMS/MMS-PW-01: „Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej” Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Zgodnie z § 16 procedury SMS/MMS-PW-01, źródłami oceny zagrożenia awarią lub wypadkiem są równoległe procesy diagnostyki i dozoru przejazdów kolejowo-drogowych, wyniki kontroli przejazdów kolejowo-drogowych prowadzonych na mocy przepisów wewnętrznych, a także

informacje pochodzące z zewnątrz. Procedura SMS/MMS-PW-01 zawiera wymaganie dotyczące wykonywania nie rzadziej niż raz w roku badań diagnostycznych przejazdu, w tym sprawdzenia warunków widoczności, zgodnie z wymaganiami Instrukcji Id-1 oraz aktualnego 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.). Proces diagnostyki jest organizowany przez właściwego Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we współpracy z kierującymi zespołami diagnostycznymi. Pracownicy zespołów diagnostycznych analizują, oceniają i interpretują wyniki badań diagnostycznych oraz formułują wnioski. Odrębnie, przez z-cę Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych ds. technicznych, organizowany jest proces dozoru technicznego przejazdów, w tym ich oględziny (przez pracowników Sekcji Eksploatacji) i komisje terenowe z udziałem przedstawiciela zarządcy drogi. Wyznaczeni pracownicy Zakładu Linii Kolejowych prowadzą również kontrole na przejazdach. W przypadku stwierdzenia zagrożenia, w wyniku działań ujętych w podprocesie diagnostyki i dozoru przejazdu kolejowego, Procedura SMS/MMS-PW-01 zakłada podjęcie działań zabezpieczających lub naprawczych.

Na przejeździe w dniu 07.06.2024 r. przeprowadzono przegląd diagnostyczny w zakresie części budowlanej, w wyniku którego sformułowano wniosek, aby usunąć chwasty i krzaki z trójkąta widoczności w drodze widoczności.

Stwierdzono, że przejazd nadaje się do dalszej eksploatacji i nie zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów.

Na przejeździe w dniu 02.01.2024 r. przeprowadzono przegląd diagnostyczny przejazdu w zakresie części urządzeń sygnalizacji przejazdowej, w wyniku którego nie sformułowano zaleceń. Stwierdzono, że przejazd dopuszcza się do dalszej eksploatacji i spełnia wymogi bezpieczeństwa ruchu.

Ponadto, na przejeździe prowadzone były w 2023 r. trzy kontrole wewnętrzne z ramienia Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie.

Dwie kontrole wykazały następujące nieprawidłowości na przejeździe:

- brak wpisu w metryce aktualnych wyników pomiarów widoczności przejazdu kolejowego z drogi za lata 2018-2022,
- uszkodzenie nawierzchni asfaltowej na dojeździe do przejazdu od strony toru nr 1,
- nieprawidłowy wpis w metryce przejazdu w pkt. 7 dotyczący liczby tarcz przejazdowych.

Przeprowadzane przeglądy diagnostyczne i kontrole wewnętrzne w odniesieniu do przejazdu, nie identyfikowały zatorów pojazdów drogowych występujących na przejeździe i w jego sąsiedztwie związanych z dużym natężeniem ruchu drogowego oraz sąsiedztwem skrzyżowania drogi wojewódzkiej DW718 z drogą krajową DK92 z sygnalizacją świetlną, mającą wpływ na powstawanie zatorów na przejeździe.

4.2. System zarządzania bezpieczeństwem zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem podstawowych elementów określonych w art. 9 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz wszelkich aktów wykonawczych UE

Procedura SMS/MMS-PR-02 Identyfikacja ryzyka technicznego i operacyjnego spółki PKP PLK S.A.

W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury (SMS) funkcjonuje procedura nr SMS/MMS-PR-02 pt. „Identyfikacja i ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”. Celem procedury jest określenie zasad dokonywania oceny ryzyka, w tym analizy i wyceny ryzyka w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS lub Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS) oraz warunków ich stosowania. Zakres stosowania procedury obejmuje wszystkie jednostki organizacyjne Spółki, których działania są związane z zapewnieniem bezpieczeństwa systemu kolejowego i prawidłowym funkcjonowaniem SMS. Postanowienia § 6 ust. 4 tej Procedury określają, że w przypadku potwierdzenia zagrożenia (np. po otrzymaniu zgłoszenia lub wskutek nasilenia się niekorzystnych zjawisk) Koordynator ds. SMS po dokonaniu jego analizy informuje właściwych pracowników i poleca podjęcie działań w celu likwidacji lub zmniejszenia danego zagrożenia.

Procedura SMS/MMS-PD-05 Działania korygujące i zapobiegawcze

Celem procedury jest określenie jednolitego sposobu realizacji działań korygujących, a także działań zapobiegawczych ukierunkowanych na likwidację źródła niezgodności lub potencjalnej niezgodności oraz niedopuszczenie do ich wystąpienia w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i/lub Systemie Zarządzania Utrzymaniem (MMS). Działanie zapobiegawcze polega na wykonaniu czynności zmierzających do wyeliminowania przyczyny potencjalnej niezgodności lub innej niepożądanej sytuacji w takim stopniu, aby zminimalizować prawdopodobieństwo lub skutek jej wystąpienia. Działanie korygujące polega na wykonaniu czynności, zmierzających do wyeliminowania stwierdzonych niezgodności i ich przyczyn, w takim stopniu, aby zminimalizować prawdopodobieństwo lub skutek ponownego pojawienia się niezgodności w przyszłości. Źródłami informacji prowadzącymi do podjęcia działań zapobiegawczych oraz działań korygujących są wnioski wynikające w szczególności z: audytów SMS i kontroli SMS; ocen ryzyka operacyjnego, technicznego i zawodowego; analiz wskaźników poziomu bezpieczeństwa; analiz spełniania wymagań bezpieczeństwa i utrzymania wagonów towarowych; informacji od pracowników o odstępstwach od procedur SMS lub własnych propozycji działań. Działania zapobiegawcze lub korygujące mogą być również podejmowane w oparciu o wnioski wynikające z: przeglądów SMS; ustaleń organów nadzoru nad systemem kolejowym lub organizacji właściwych ds. bezpieczeństwa kolei; ustaleń organów nadzoru lub organizacji właściwych w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych; realizacji ustanowionego Programu poprawy bezpieczeństwa Spółki, analiz przepisów prawnych, realizacji celów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem i realizacji celów dotyczących zarządzania utrzymaniem pojazdów kolejowych.

Pomimo zaistniałych zdarzeń na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3, o których mowa w rozdziale IV pkt. 4.7 niniejszego raportu, w tym wypadku kat B19 zaistniałego na przejeździe w dniu 02.11.2022 r. oraz kilkunastu incydentów kat. C64, PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie, nie dokonał identyfikacji ryzyka w oparciu o Procedurę SMS/MMS-PR-02 oraz nie podjął skutecznych środków korygujących i/lub zapobiegawczych w odniesieniu do przejazdu, do czego zobowiązywała Procedura SMS/MMS -PD-05. W ramach środków zapobiegawczych należało m.in. ograniczyć prędkość pociągów przez przejazd, aby umożliwić minimalizację skutków ewentualnej kolizji z pojazdem drogowym pozostającym w strefie przejazdu w związku z zatorami na drodze wojewódzkiej DW718 stanowiącej skrzyżowanie z linią kolejową nr 3 i podjąć działania wspólnie z zarządcą drogi wojewódzkiej mające na celu zmniejszenie zatorów pojazdów przez przejazd.

Po zaistnieniu poważnego wypadku na rozpatrywanym przejeździe dochodziło również do sytuacji niebezpiecznych i incydentów, w tym kat. C64 oraz C66.

Zespół badawczy uznaje nie podjęcie skutecznych środków zapobiegawczych przez zarządcę infrastruktury kolejowej i zarządcę drogi wojewódzkiej, pomimo zaistniałych wcześniejszych zdarzeń kolejowych na przejeździe (wypadki, incydenty) jako czynnik systemowy związany z zaistnieniem.

Procedura SMS/MMS-PR-03 Zarządzanie zmianą

W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) zarządcy infrastruktury funkcjonuje procedura nr SMS/MMS-PR-03 pt. „Zarządzanie zmianą” - wersja 1 była wydana w dniu 22.06.2010 r. Celem jej jest określenie procesu zarządzania zmianą w systemie kolejowym począwszy od oceny znaczenia zmiany dla tego systemu do momentu wdrożenia tej zmiany. Procedurę stosuje się w celu określenia znaczenia planowanej zmiany dla systemu kolejowego. Procedura dotyczy wszystkich jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A.

Procedura zakłada, że w przypadku zmiany związanej z techniką, eksploatacją, utrzymaniem lub organizacją Spółki, każdy projekt zmiany jest wstępnie oceniany z punktu widzenia jego wpływu na bezpieczeństwo przez właściwe jednostki organizujące tę zmianę. W razie stwierdzenia wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, projekt zmiany powinien być skonsultowany - w przypadku wersji 1 Procedury - z Głównym Inspektorem Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego. Jeśli zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, Główny Inspektor ds. Bezpieczeństwa (obecnie Dyrektor Biura Bezpieczeństwa) powołuje zespół ds. oceny znaczenia zmiany, którego zadaniem jest dokonanie oceny wpływu danej zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego i stwierdzenie, czy zmiana jest znacząca. W przypadku znaczącej zmiany Główny Inspektor powołuje zespół ds. oceny ryzyka. Zespół dokonuje realizacji procesu oceny ryzyka, a następnie w przypadku jawnego szacowania ryzyka – zespół stosuje metodę opisaną w procedurze

SMS/MMS-PR-02 „Identyfikacja i ocena ryzyka technicznego”. W przypadku stwierdzenia niedopuszczalnego poziomu ryzyka stosuje się procedurę SMS/MMS-PD-05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”. Mając informację o zmianie mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zarządca powinien podjąć działania wynikające z procedury „Zarządzanie zmianą”, a więc powiadomić o tej zmianie Głównego Inspektora ds. Bezpieczeństwa. Pomimo takiego obowiązku wynikającego z SMS, działanie takie nie zostało podjęte, co miało wpływ na fakt, że proces oceny ryzyka nie został zainicjowany.

W przypadku badanego zdarzenia, IZ Warszawa, w którego gestii jest zarządzanie infrastrukturą na przejeździe kat. „B” w km 17,211 linii kolejowej nr 3, dokonał od dnia 10.06.2012 r. podniesienia prędkości pociągów na szlaku Ożarów Mazowiecki – Błonie ze 120 km/h do 160 km/h. Zgodnie z przedstawioną Zespołowi badawczemu informacją, Zakład Linii Kolejowych w Warszawie w związku z zamiarem podniesienia prędkości m.in. przez przejazd kolejowy w km 17,211, nie przeprowadził procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” wydanej w dniu 22.06.2010 r.. Procedurę SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, w związku z podniesieniem prędkości, zaczęto przeprowadzać na terenie IZ Warszawa dopiero od 2013 r. Tym samym nie przeprowadzono również Procedury SMS/MMS-PR-02, jako działania mającego na celu minimalizację lub likwidację zagrożeń na przejeździe, w związku z podniesieniem prędkości.

Zespół badawczy uznaje niezrealizowanie postanowień Procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” przez zarządcę infrastruktury jako inną nieprawidłowość nie mającą wpływu na zaistnienie zdarzenia.

Procedura SMS/MMS-PG-01 Udostępnianie infrastruktury kolejowej i prowadzenie ruchu kolejowego

Celem procedury jest określenie zasad udostępniania infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem przewozu:

- 1) przesyłek nadzwyczajnych,
- 2) towarów niebezpiecznych,
- 3) towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR).

Procedura obowiązuje wszystkie jednostki organizacyjne Spółki, których zakres działania określony w regulaminach obejmuje zadania związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i prowadzeniem ruchu kolejowego.

Dokumentem związanym z niniejszą procedurą są m.in. Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych Ir-7, która w ust. 6 określa sposób i obowiązki postępowania personelu obsługi w przypadku wystąpienia w systemie ssp usterki kategorii I (usterki mające bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów):

W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń ssp, sygnalizowanych przez UZK jako usterki kategorii I lub usterki krytyczne, lub uszkodzenia UZK, dyżurny ruchu, na którego posterunku zapowiadawczym znajduje się UZK, powinien:

- 1) *wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem;*
- 2) *obsłużyć UZK, jeżeli jest to możliwe, zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia;*
- 3) *odnotować uszkodzenie w książce kontroli urządzeń srk i zawiadomić odpowiednich pracowników obsługi technicznej;*
- 4) *pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym polecić oznakowanie przejazdu lub przejścia znakiem drogowym B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.*

Zespół badawczy nieujęcie w przepisach wewnętrznych PKP PLK S.A. obowiązku natychmiastowego użycia sygnału ALARM za pomocą systemu RADIOSSTOP przez dyżurnych ruchu, w tym przez dyżurnego ruchu stacji Ożarów Mazowiecki, w przypadku powzięcia informacji o usterce SSP kat. I. uznaje jako czynnik systemowy związany z zaistnieniem poważnego wypadku.

4.3. System zarządzania podmiotu/podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztaty utrzymaniowe, z uwzględnieniem funkcji określonych w art. 14 ust. 3 dyrektywy (UE)

2016/798 i w załączniku III do tej dyrektywy oraz wszelkich późniejszych aktów wykonawczych

Nie dotyczy.

4.4. Wyniki nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798

W latach 2018 – 2024 Prezes UTK przeprowadził 3 kontrole na przejazdach kolejowych zlokalizowanych na linii kolejowej nr 3 na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie PKP PLK S.A. Jedną z kontroli, która była przeprowadzona w okresie 14-30 lipca 2020 r. dotyczyła między innymi przejazdu w km 17,211 linii kolejowej nr 3. Protokół kontroli z dnia 11 sierpnia 2020 r. wykazał w odniesieniu do przejazdu następujące nieprawidłowości:

- niewłaściwie działający monitoring zabudowany na przejeździe kat. B powodujący brak właściwego nadzoru nad bezpieczeństwem przejazdu; telewizja odbierająca sygnał z kamer robiła ciągle stopklatki,
- niewłaściwe oznakowanie przejazdu tj. brak słupków prowadzących U-1a i U-1po obu stronach przejazdu, brak oznakowania poziomego P-4 „linia podwójna ciągła”.

Ww. nieprawidłowości zostały usunięte przez zarządcę infrastruktury i zarządcę drogi po kontroli.

4.5. Zezwolenia, certyfikaty i sprawozdania z oceny wydane przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub inne organy ds. oceny zgodności

Zespół badawczy nie wnosi zastrzeżeń odnośnie posiadanych przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego posiadanych certyfikatów.

4.6 Inne czynniki systemowe

Zespół badawczy dokonał analizy współpracy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej, zarządcą drogi oraz Gminą Ożarów Mazowiecki. Stwierdzono, że w dniu 22.05.2018 r. strony zawarły Porozumienie nr 25/MZDW/2018 w sprawie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice z drogami wojewódzkimi nr 718 i nr 701 na terenie Gminy Ożarów Mazowiecki. W treści Porozumienia stwierdzono między innymi, że:

- „Gmina podejmowała rozmowy z Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Warszawie w kwestii budowy bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu DW nr 718 w ul. Ceramicznej”,
- „budowa skrzyżowań bezkolizyjnych w ul. Ceramicznej i ul. Konotopskiej ma kolosalne znaczenie dla bezpieczeństwa i poprawy komunikacji między dwiema stronami miasta rozdzielonego linią kolejową”.

Termin wykonania dokumentacji projektowej dla realizacji inwestycji wraz z pozyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych określono w Porozumieniu na koniec 2019 r. natomiast planowany termin rozpoczęcia robót budowlanych dotyczących inwestycji określono wstępnie na 2020 r., z zastrzeżeniem, że rozpoczęcie robót budowlanych w terenie kolejowym rozpocznie się po zakończeniu robót prowadzonych w ramach projektu nr POIIS 5.1-16, tj. od czerwca 2020 r.

Podstawą umożliwiającą podpisanie w 2018 r. przez Województwo Mazowieckie (Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie) Porozumienia nr 25/MZDW/2018 było wprowadzenie do Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Mazowieckiego na lata 2024-2038 nw. pozycji inwestycyjnej: „Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych Unii kolejowej nr 3 z drogami wojewódzkimi nr 718 i 701 na terenie Gm. Ożarów Mazowiecki - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Ww. pozycja w dalszym ciągu jest uwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Mazowieckiego na lata 2024-2038. Przedmiotem Porozumienia nr 25/MZDW/2018 w I etapie było opracowanie dokumentacji projektowej na zlecenie Gminy Ożarów Mazowiecki, która bezpośrednio nadzoruje przebieg procesu projektowego realizowanego przez Biuro Projektów WPM Mosty Sp. z o.o. Budownictwo Sp.k.

Porozumienie zostało zawarte pomiędzy Gminą Ożarów Mazowiecki a Województwem Mazowieckim i PKP PLK S.A. Zgodnie z zapisami Porozumienia Gmina Ożarów Mazowiecki zleciła opracowanie dokumentacji projektowej obejmującej budowę dwóch wiaduktów (wraz z niezbędnymi dojazdami) w miejscu skrzyżowań

linii kolejowej nr 3 z drogami wojewódzkimi nr 701 i 718. Po stronie Województwa Mazowieckiego i PKP PLK S.A. miało leżeć pokrycie kosztów realizacji obu wiaduktów.

Przez ponad 6 lat realizacji Porozumienia, została sporządzona liczna korespondencja, jaka była wymieniana pomiędzy Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Warszawie, PKP PLK S.A., Gminą Ożarów Mazowiecki oraz Wykonawcą dokumentacji projektowej, tj. Biurem Projektów WPM Mosty Sp. z o.o. Budownictwo Sp.k.

Korespondencja w ww. sprawie dotyczyła zarówno kwestii merytorycznych i technicznych związanych z procesem projektowym, przyjętymi rozwiązaniami projektowymi, kwestiami formalno-prawnymi dotyczącymi realizacji Porozumienia nr 25/MZDW/2018, postępowań administracyjnych związanych z uzyskiwaniem niezbędnych decyzji administracyjnych (np. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach itd. Gmina Ożarów prowadziła postępowania dotyczące wydania niezbędnych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla obu inwestycji będących przedmiotem Porozumienia nr 25/MZDW/2018. Pierwotny termin opracowania obu dokumentacji projektowych to koniec 2019 r. Wykonawca dokumentacji projektowej, Biuro Projektów WPM Mosty Sp. z o.o. Budownictwo Sp.k., w dniu 19.12.2019 r. złożyło wniosek o uzyskanie niezbędnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ww. decyzja została uzyskana dopiero w dniu 22.11.2023 r. Zatem przedmiotowa decyzja była procedowana przez okres blisko 4 lat. Powyższe w istotny sposób wpłynęło na możliwość dalszej realizacji procesu projektowego przez Wykonawcę.

Zespół badawczy uznał niezrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego dnia 22.05.2018 r. dotyczącego zabudowy skrzyżowania wielopoziomowego zastępującego przejazd w km 17,211 linii kolejowej nr 3 przez jego sygnatariuszy tzn. zarządcę infrastruktury kolejowej tj. spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zarządcę drogi, tj. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich oraz Gminę Ożarów Mazowiecki jako czynnik systemowy związany z zaistnieniem poważnego wypadku. Komisja w trakcie postępowania zaleciła przyspieszenie przez zarządcę drogi wojewódzkiej Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie DW718, zarządcę infrastruktury kolejowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki prac nad zabudową wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.

4.7 Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze

Zespół badawczy w ramach prowadzonego postępowania poddał analizie wypadki i incydenty, które zaistniały na przejeździe w km 17,211 w podobnych okolicznościach jak zdarzenie, będące przedmiotem niniejszego postępowania.

W latach 2018 – 2025 (przed zaistniałym wypadkiem w dniu 01 lipca 2024 r. i po jego zaistnieniu) na przejeździe doszło do ogółem do 3 wypadków kolejowych (licząc ze zdarzeniem badanym) spowodowanych najechaniem przez pojazd kolejowy na samochód ciężarowy znajdujący się na przejeździe. Ponadto w latach 2021-2024 zanotowano ogółem 14 incydentów kolejowych kat. C64 polegających na pozostaniu samochodów osobowych w strefie niebezpiecznej przejazdu bez kontaktu z przejeżdżającymi pojazdami kolejowymi.

Z analizy tej wynika, że w podobnych okolicznościach, na tym samym przejeździe kolejowym, zaistniały wypadki w dniu:

- 1) 29 listopada 2018 r. o godz. 14:05 oraz
- 2) 02 listopada 2022 r. o godz. 9:54.

ad. 1) Krótki opis wypadku oraz jego skutki

W dniu 02.11.2022 r. o godzinie 09:54 podczas jazdy pociągu nr ROJ 91456 (przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.) relacji Sochaczew - Warszawa Wschodnia po torze nr 1 szlaku Błonie - Ożarów Mazowiecki, na linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice doszło do wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym kat. B w km 17,211 przy zamkniętych rogatek przejazdowych, sprawnie działających urządzeniach rogatkowych, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej. O godzinie 09:43 dyżurny ruchu stacji Błonie na podstawie Regulaminu Tymczasowego Prowadzenia Ruchu Pociągów Nr IZO1 ES.602.36.2022.SD z dnia 26.10.2022r (ruch pociągów prowadzony jest w obydwu kierunkach po torze czynnym nr 1), wyprawił pociąg nr 91456 do stacji Ożarów Mazowiecki. Pojazd kolejowy najechał na tył naczepy samochodu ciężarowego stojącego w skrajni toru czynnego nr 1 z lewej strony. W wyniku najechania pojazdu kolejowego ER 160-07

samochód ciężarowy został zepchnięty na lewą stronę uszkodzając urządzenie SRK (sygnalizator drogowy typ. EHZ 7) oraz w pojeździe kolejowym przednią szybę, absorber, poszycie, reflektor, szybę tablicy kierunkowej po stronie lewej. Czoło pociągu zatrzymało się w km 17,100. Kierujący pojazdem drogowym poruszający się drogą wojewódzką nr 718 ul. Ceramiczną w kierunku miejscowości Ożarów Mazowiecki wjechał na przejazd kolejowo - drogowy od strony toru nr 2 przy otwartej półrogatce i sprawnym systemie SSP znajdującym się w stanie oczekiwania (system sprawny - brak zbliżającego się pociągu) zatrzymując się z powodu braku miejsca do kontynuowania jazdy tak, że tył naczepy samochodu ciężarowego marki Volvo pozostała w skrajni toru nr 1. Kierowca oczekując na możliwość kontynuowania dalszej jazdy pomimo załączenia sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz zamknięcia półrogałek przejazdowych uruchomionych przez jadący pociąg nr 91456 nie reagował i nie zjechał z przejazdu. Maszynista pociągu nr 91456 mijając sygnalizator przejazdowy Top nr 173N na którym wyświetlony był sygnał Osp2 (dwa białe światła w pionie), zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego na wysokości wskaźnika W6b podał wymagany sygnał Rp1 „Bacność” następnie wyjeżdżając z łuku zauważył naczepę samochodu stojącego w skrajni toru czynnego nr 1 po czym wdrożył natychmiast tryb nagłego hamowania oraz użył kilkakrotnie sygnału Rp1 „Bacność”. O godzinie 09.54 nastąpiło najechanie na pojazd drogowy przez pojazd kolejowy ER160-07 - jazda z kabiny „A”. Pojazd kolejowy uderzył w lewy bok naczepy samochodu ciężarowego. W wyniku uderzenia samochód został zepchnięty na lewą stronę uszkodzając urządzenia przejazdowe (sygnalizator drogowy typ. EHZ 7). Prędkość pociągu w chwili uderzenia w pojazd drogowy wynosiła 69 km/h przy maksymalnej dopuszczalnej prędkości 130 km/h. Czoło pociągu zatrzymało się w km 17,100 tj. 117 metry za osią przejazdu kolejowo - drogowego. Od momentu wdrożenia nagłego hamowania zatrzymanie pociągu nastąpiło na drodze 450 m. Osygnalizowanie czoła i końca pociągu prawidłowe.

W wyniku zaistniałego zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń. Pojazd kolejowy nie uległ wykolejeniu.

ad. 2) Krótki opis wypadku oraz jego skutki

W dniu 29.11.2018r. ze stacji Ożarów Mazowiecki o godzinie 14:04 został wyprawiony pociąg TLK nr 28101 relacji Łuków - Szczecin. Maszynista pociągu nr 28101 minął tarczę ostrzegawczą Top do przejazdu w km 17,211 ze wskazaniem sygnału Osp2 (dwa światła białe ciągle w linii pionowej) i kontynuował Jazdę z prędkością rozkładową 120 km/h. Zbliżając się do ww. przejazdu maszynista na wysokości wskaźnika W6a użył sygnału „Bacność” i za chwilę zobaczył stojący na przejeździe na torze nr 1 samochód ciężarowy. Natychmiast wdrożył nagłe hamowanie pociągu. Pomimo podjętych przez maszynistę działań doszło do najechania czoła pojazdu trakcyjnego EP07-345 na tył pustej naczepy samochodu ciężarowego marki SCANIA. W chwili zdarzenia prędkość pociągu wynosiła około 90 km/h, obie rogatki przejazdowe były zamknięte, a sygnalizacja ssp dla przejazdu km 17,211 działała prawidłowo. Kierujący pojazdem drogowym wjechał na przejazd pomimo załączonej sygnalizacji dźwiękowej i świetlnej oraz braku możliwości opuszczenia przejazdu, spowodowanego pojazdami stojącymi na drodze za przejazdem. Na skutek zdarzenia samochód ciężarowy został obrócony o około 120°, a naczepa uderzyła w pierwszy i drugi wagon pociągu nr 28101 powodując ich uszkodzenia. Na pojeździe trakcyjnym pozostały elementy plandeki i konstrukcji naczepy. Czoło pociągu zatrzymało się w km 17,580 tj. 369 m za osią przejazdu. Maszynista pociągu 28101 po zatrzymaniu zgłosił zaistniały wypadek dyżurnej ruchu LCS Błonie. W wyniku zaistniałego zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń. Pojazd kolejowy nie uległ wykolejeniu.

Ponadto na przejeździe kategorii B w km 17,211 na linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice w latach 2018 – 2025 zaistniały zdarzenia kategorii C64 i C66, polegające na wjechaniu pojazdu drogowego na przejazd mimo włączonego ostrzegania i zamkniętych półrogałek tj. incydenty spowodowane niewłaściwym postępowaniem kierującego pojazdem drogowym, niezgodnie z przepisami kodeksu drogowego.

Zestawienie zdarzeń zaistniałych w latach 2018 do 2025.

2018 r. – 1 zdarzenie kat. C66 – incydent zaistniały dnia 2018-10-19 godz. 15:05,

2021 r. – 1 zdarzenie kat. C64 – incydent zaistniały dnia 2021-09-30 godz. 12:09,

2023 r. – 1 zdarzenie kat. C66 – incydent zaistniały dnia 2023-10-18 godz. 16:12,

– 7 zdarzeń kat. C64 – incydenty zaistniałe dnia: 2023-04-14 godz. 13:46, 2023-06-17 godz. 16:09, 2023-07-12 godz. 11:46, 2023-09-12 godz. 10:25, 2023-09-12 godz. 11:59, 2023-09-25 godz. 8:15, 2023-10-18 godz. 16:12, 2023-12-18 godz. 08:19.

2024 r. – do dnia zaistnienia poważnego wypadku – zaistniało 5 incydentów kat. C64, a po dniu 01 lipca w 2024 r. zaistniało 6 incydentów kat. C64, jeden incydent kat. C66 i jeden incydent C45.

Łącznie w latach 2018 - 2024 r. (do 01 lipca 2024 r.) zaistniało 15 incydentów kategorii C66 i C64, a po zaistnieniu poważnego wypadku tj. po dniu 01 lipca w 2024 roku, zaistniało 6 incydentów kat. C64 oraz jeden incydent kat. C66 i jeden incydent C45.

2025 r. – do dnia 14 marca 2025 r. nie zaistniały zdarzenia kategorii C64 i C66.

Krótki opis innych wybranych zdarzeń na innych przejazdach kolejowych oraz ich skutków.

- 1) Zdarzenie z dnia 03.02.2022 r. o godz. 06:14, na przejeździe kolejowym kat. B, w torze nr 2, zlokalizowanym na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory–Tczew w km 437,386 w którym brał udział pociąg pasażerski IC 5600/1 przewoźnika kolejowego PKP Intercity S.A., zestawiony z lokomotywy EU07A-002 i siedmiu wagonów oraz autobus marki Mercedes INTEGRO przewoźnika PKS Grudziądz. Zdarzenie polegało na uderzeniu pociągu w prawą tylną część autobusu, który znajdował się na przejeździe pomiędzy zamkniętymi półrogatkami i próbował opuścić przejazd. Przed wjazdem autobusu na przejazd samoczynny system przejazdowy (ssp) tego przejazdu był w stanie ostrzegania z powodu jadącego pociągu towarowego po torze nr 1 w kierunku stacji Warlubie. Z uwagi na zamknięte rogatki i załączoną sygnalizację świetlną autobus zatrzymał się przed przejazdem. Po przejeździe pociągu towarowego przez przejazd, system rozpoczął otwieranie rogatek. Przed ich całkowitym otwarciem i wyłączeniem sygnałów nadawanych przez sygnalizatory drogowe, zbliżający się pociąg pasażerski IC 5600/1 po torze nr 2 od stacji Warlubie ponownie załączył samoczynny system przejazdowy w stan ostrzegania. Światła na sygnalizatorach drogowych nieprzerwanie nadawały sygnały zabraniające wjazdu na przejazd, a rogatki natychmiast po otwarciu, zaczęły się zamykać. Kierujący autobusem, nie zwracając uwagi na sygnał zabraniający wjazdu nadawany przez sygnalizatory drogowe (widoczne dla niego S1 i S3), wjechał na przejazd podczas zamykania rogatek. Kierujący autobusem dojechał do rogatki po drugiej stronie przejazdu i zatrzymał autobus. W czasie postoju polecił opiekunowi dzieci wysiąść z autobusu i podnieść ręcznie rogatekę. Opiekun po kilkakrotnie nieudanej próbie podniesienia rogatki zauważył, że od strony stacji Warlubie zbliża się pociąg. Polecił natychmiast kierującemu zjechać z przejazdu. Kierujący autobusem powoli ruszył w celu zjazdu z przejazdu i ominięcia rogatki bez jej uszkodzenia.

Maszynista pociągu IC5600/1 po minięciu stacji Warlubie oraz wyjeździe z łuku zauważył stojący autobus na przejeździe. Wdrożył nagle hamowanie pociągu i podał sygnał dźwiękowy „Bacność”. Pociąg uderzył w tył autobusu jadąc z prędkością ok. 90 km/h. W wyniku uderzenia autobus obrócił się o 90 stopni i bokiem uderzył w lokomotywę, a następnie został odrzucony na prawą stronę toru nr 2, patrząc w kierunku jazdy pociągu, na odległość ok 100 metrów od osi przejazdu, a kierowca autobusu zginął. Wskutek wypadku zniszczony został pojazd drogowy (autobus) oraz uszkodzeniu uległa lokomotywa EU07A-002 i wagony pasażerskie. Postępowanie w sprawie wypadku prowadziła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.

- 2) Zdarzenie z dnia 03.04.2019 roku o godzinie 15:44 na przejeździe kat. B, przy sprawnie działającej sygnalizacji z czterema półrogatkami (dwie najazdowe i dwie zjazdowe) w kilometrze 152,183 na torze nr 1 linii kolejowej nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny, nastąpiło najechanie pociągu IC 45101 przewoźnika PKP Intercity S.A. na karetkę pogotowia ratunkowego stojącą pomiędzy zamkniętymi rogatkami. Kierujący karetką pogotowia omijając stojący przed zamkniętą rogateką wjazdową samochód osobowy, wjechał na przejazd w trakcie zamykania rogatki zjazdowej. W trakcie przejazdu przez przejazd rogateka zjazdowa zamknęła się uniemożliwiając opuszczenie przejazdu. Kierujący

karetką ustawił karetkę czołem do kierunku jazdy pociągu. Nadjeżdżający pociąg wjechał w stojącą na przejeździe kolejowo-drogowym karetkę pogotowia ratunkowego. W wyniku zdarzenia dwie osoby poniosły śmierć na miejscu a kierujący pojazdem został przewieziony do szpitala. W wypadku zniszczony został pojazd drogowy oraz uszkodzona została lokomotywa i wagony w pociągu. Postępowanie w sprawie wypadku prowadziła komisja kolejowa.

- 3) Zdarzenie z dnia 19.04.2016 roku o godzinie 07:10 na przejeździe kategorii B, przy sprawnie działającej sygnalizacji na torze nr 1 w kilometrze 32,612 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz, nastąpiło najechanie pociągu nr 79628 przewoźnika Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. na stojący na przejeździe samochód ciężarowy marki Volvo SR6 przewożący drewno budowlane. Kierujący samochodem ciężarowym zjeżdżając z drogi wojewódzkiej nr 196 na odcinek drogi gminnej prowadzącej do przejazdu, pominął znak drogowy B-5 (zakaz wjazdu samochodów ciężarowych), wjechał na przejazd przy podniesionych drągach rogatkowych nie zwracając uwagi na załączoną sygnalizację świetlną na sygnalizatorach. W trakcie przejazdu przez przejazd, drąg rogatkowy zaczął opadać i kierujący samochodem ciężarowym zatrzymał pojazd. Po chwili nastąpiło najechanie pociągu na tył samochodu ciężarowego. W wyniku zdarzenia jedna osoba została lekko ranna. Samochód i autobus szynowy SA132 – 003 uległy poważnemu uszkodzeniu. Postępowanie w sprawie wypadku prowadziła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.

V. WNIOSKI

1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia

Analiza wykazała, że tabor biorący udział w poważnym wypadku jak i elementy infrastruktury kolejowej, w tym samoczynny system przejazdowy zabudowany na przejeździe, były sprawne technicznie. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy jak i zadania organizacyjne wykonywane przez podmioty biorące udział w zdarzeniu nie przyczyniły się do zaistnienia przedmiotowego zdarzenia.

Czynnikami przyczynowymi zdarzenia Zespół badawczy uznał:

- wjazd na przejazd kolejowy kat. B i pozostanie samochodu ciężarowego w strefie przejazdu na torze nr 1 i 2, w wyniku nieprzewidzianego zatrzymania się pojazdów jadących przed nim, co skutkowało brakiem możliwości zjazdu z przejazdu i doprowadziło do najechania pociągu osobowego jadącego torem nr 2 na naczepę tego samochodu,
- wjazd samochodu ciężarowego na przejazd mimo, że po drugiej stronie przejazdu nie było miejsca do kontynuowania jazdy (art. 28 ust. 3 pkt 2 ustawy prawo o ruchu drogowym).

Jako czynniki przyczyniające się do zaistnienia zdarzenia, uznaje się:

- niezachowanie przez kierowcę samochodu ciężarowego szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się i przekraczaniu przejazdu.
- zatrzymanie i zator pojazdów drogowych przed samochodem ciężarowym na drodze wojewódzkiej nr DW718, uniemożliwiające opuszczenie strefy przejazdu przez samochód ciężarowy w momencie zdarzenia.
- niewłaściwa organizacja ruchu pojazdów w rejonie przejazdu powodująca powstawanie zatorów pojazdów drogowych na przejeździe i w jego rejonie, a w szczególności zbyt krótki cykl świateł na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr DW718 i drogi krajowej nr DK92 zlokalizowanym w odległości ok. 330 m od przejazdu.
- nieskuteczne działania kontrolne na przejeździe, nie ujawniające cyklicznie występujących zatorów ruchu na przejeździe i zagrożeń spowodowanych niewłaściwą organizacją ruchu.
- bardzo duże natężenie ruchu pojazdów drogowych na drodze wojewódzkiej DW718 stanowiącej skrzyżowanie w jednym poziomie z linią kolejową, generowane przez pobliski zjazd z autostrady A2.

Do czynników systemowych poważnego wypadku Zespół badawczy zaliczył:

- mimo podjętych środków zapobiegawczych przez zarządcę infrastruktury kolejowej i zarządcę drogi wojewódzkiej w związku z zaistniałymi wcześniejszymi zdarzeniami kolejowymi na tym przejeździe (wypadki, incydenty), nie uzyskano zapewnienia bezpieczeństwa na przejeździe (odniesienie do pkt. II ppkt. 10 raportu).
- nie zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r. pomiędzy Gminą Ożarów Mazowiecki a Województwem Mazowieckim i PKP PLK S.A. w sprawie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań, w tym skrzyżowania wielopoziomowego zastępującego przejazd kolejowy w km 17,211 linii kolejowej nr 3.

2. Środki podjęte od momentu zdarzenia

W związku z prowadzonym postępowaniem przez Zespół badawczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w sprawie wypadku kolejowego, zaistniałego w dniu 01.07.2024 r. na przejeździe kolejowym kat. B zlokalizowanym w km 17,211 linii kolejowej nr 3 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, Przewodniczący PKBWK działając na podstawie art.281 ust.1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. 2024. poz. 697) stanowiącym: „*W przypadku konieczności niezwłocznego podjęcia działań w celu poprawy bezpieczeństwa przewodniczący Komisji może wydać zalecenia w tym celu w trakcie trwania danego postępowania*” zalecił podjęcie następujących działań w celu poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i ruchu drogowym w odniesieniu do przejazdu przez poszczególne podmioty:

A. do Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie:

1. Uzupełnić oznakowanie na drodze wojewódzkiej DW 718 o linie P-4 na całym odcinku od przejazdu w km 17,211 linii kolejowej nr 3 do drogi krajowej DK92.
2. Wydłużyć cykl świateł dla ruchu z/na DW 718 na skrzyżowaniu z DK92 dla udroźnienia odcinka do przejazdu we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcą drogi DK92.
3. Przenieść tablice informujące o początku (D-42) i końcu obszaru zabudowanego (D-43) na DW718 na lewą stronę przejazdu tj. w kierunku Pruszkowa, tak aby obowiązywała prędkość na dojazdach do przejazdu do 50 km/h.
4. Uzupełnić linie P-14 po obu stronach przejazdu.
5. Wprowadzić zakaz skrętu w lewo w drogi równoległe do torów (oznakowanie poziome i pionowe) oraz wprowadzić nakaz skrętu w prawo z czterech dróg dochodzących do DW718 równoległych do torów kolejowych w obrębie przejazdu.
6. Oddzielić pasma ruchu poprzez zabudowę separatorów ruchu w obrębie przejazdu uniemożliwiających m.in. skręt w lewo za przejazdem oraz omijanie zamkniętych rogatki.
7. Ustawić znaki B-20 „Stop” na wlotach czterech dróg wewnętrznych równoległych do torów do DW718.
8. Sprawdzić, uzupełnić lub uczynić czytelnym oznakowanie z dróg wewnętrznych równoległych do linii kolejowej w obrębie przejazdu informujących o przejeździe (dotyczy sytuacji skrętu w prawo na przejazd) o znaki F6a – obecnie na jednej z dróg ww. znaku brak, natomiast w przypadku dwóch pozostałych dróg – są one obrócone i nie są czytelne dla użytkowników dróg.

B. do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:

1. Wydłużyć cykl świateł dla ruchu z/na DW 718 na skrzyżowaniu Drogi krajowej DK92 z drogą wojewódzką DW718 dla udroźnienia odcinka pomiędzy przejazdem a DK92 we współpracy z Mazowieckim Zarządem Dróg w Warszawie jako zarządcy drogi DW718.

C. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

1. Po dokonaniu analizy okoliczności zaistnienia zdarzenia na tym przejeździe jednoznacznie Komisja i Zespół badawczy Komisji stwierdza, że wypadek nastąpił z powodu stale następującej przeszkody w strefie przejazdu zagrażającej stale bezpieczeństwu ruchu pociągów, pojazdów drogowych i pieszych w wyniku złej organizacji ruchu pojazdów drogowych i pieszych w jego obrębie. Ze względu na fakt, że takie okoliczności nie są określone przepisami wykonawczymi do ustawy Prawo budowlane należy zastosować przepis zarządcy infrastruktury kolejowej mówiący o istniejącym zagrożeniu bezpieczeństwa z § 84 „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów” Ir-1 oraz innych instrukcji zarządcy.
W związku z powyższym należy wprowadzić ograniczenia czoła pociągu po wszystkich torach dla obu kierunków do 20 km/h na długości równej długości przejazdu, a w przypadku istnienia przeszkody pociąg – drużyna trakcyjna winna zatrzymać pociąg przed nią. Ograniczenie należy wprowadzić niezwłocznie do czasu zrealizowania ujętych zaleceń.

2. Przeprowadzić procedurę nadzwyczajnego obliczenia iloczynu ruchu na przejeździe we współpracy z zarządcą drogi wojewódzkiej na podstawie Załącznika 1 pkt. 8 rozporządzenia (żądanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych).
3. Przesunąć słup oświetlenia przejazdu z prawej strony przejazdu tak, aby nie przesłaniał rogatki dla użytkowników przejazdu poruszających się od strony drogi krajowej 92.

D. do Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, Urzędu Miasta Ożarów Mazowiecki i zarządcy infrastruktury kolejowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Przyspieszenie przez zarządcę drogi wojewódzkiej Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie DW718, zarządcę infrastruktury kolejowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki prac nad zabudową wiaduktu nad linią kolejową nr 1, który docelowo zastąpiłby przejazd w ciągu ul. Ceramicznej w Ołtarzewie.
3. Ze względu na brak możliwości udostępnienia bezpiecznego skrętu w lewo przy zjeździe z przejazdu kolejowego w ulicę południową proszę o podjęcie pilnych działań przez Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki mających na celu umożliwienie bezpiecznego dojazdu długich pojazdów drogowych, w szczególności samochodów ciężarowych i ciągników rolniczych z przyczepami do posesji zlokalizowanych wzdłuż ulicy Brzegowej w Ołtarzewie, w tym m.in. pilne utwardzenie obecnej drogi gruntowej na odcinku od posesji przy ul. Brzegowej 2 do zakrętu ul. Brzegowej przebiegającej przez działki nr 437/4 i 437/5 a wzdłuż działki 436/4, z równoczesnym złagodzeniem skrętu (437/4). W trakcie prowadzonego postępowania ww. droga gruntowa została utwardzona przez Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki.

Jednocześnie Przewodniczący PKBWK zobowiązał, aby prace prowadzone przez zarządców dróg: wojewódzkiej i krajowej prowadzono w uzgodnieniu z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Warszawie będącym zarządcą infrastruktury kolejowej przejazdu.

Powyższe zalecenia wynikały ze stanu faktycznego stwierdzonego przez członków stałych Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz m.in. z wniosków z kilkakrotnie przeprowadzanych lustracji na przejeździe w związku ze zdarzeniem zaistniałym na przejeździe w dniu 01.07.2024 r. Jedną z lustracji przeprowadzona była z udziałem m.in. przedstawicieli Policji, zarządcy infrastruktury kolejowej, zarządcy drogi wojewódzkiej DW718 oraz członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Pismem z 24 lipca 2024 r., sygnatura: IBR1.060.26.2024.RW.4, spółka PKP PLK S.A. poinformowała Komisję (pismo nie zostało przez Spółkę doręczone lub przekazane do wiadomości Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub „Organem”,) o podjęciu działań z Zaleceniami.

PKP PLK S.A. podjęła działania alternatywne polegające na:

- powołaniu w dniu 19 lipca 2024 r. Zespołu ds. oceny ryzyka technicznego i operacyjnego z udziałem przedstawicieli Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie oraz Komendy Głównej SOK, celem przeprowadzenia oceny ryzyka dla wystawienia całodobowego patrolu SOK na przejeździe kolejowo - drogowym kat. B w km 17.211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice, jako rozwiązania alternatywnego do zaleceń PKBWK, do czasu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na przejeździe przez zarządcę drogi,
- wprowadzeniu całodobowych (wymagana ciągła obecność całodobowa) patroli Straży Ochrony Kolei w obrębie ww. przejazdu kolejowo - drogowego. Funkcjonariusze wyposażeni są w radiotelefony łączności pociągowej wraz z zapasowym źródłem zasilania, w celu zapewnienia ciągłej łączności z dyżurnym ruchu stacji Ożarów Mazowiecki - działanie wprowadzono od dnia 19 lipca 2024 r.

Spółka PKP PLK S.A. zadeklarowała, że ww. rozwiązanie będzie obowiązywać do czasu realizacji zaleceń kierowanych do wykonania przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jednocześnie Strona sformułowała zastrzeżenie, co do zidentyfikowanej przez Komisję przyczyny polegającej na „stałe następującej przeszkodzie w strefie przejazdu”. Zdaniem Spółki na podstawie przedmiotowego zapisu można wyciągnąć błędny wniosek, co do wystąpienia w obrębie przejazdu cyklicznych i trwałych przeszkód w realizacji ruchu pojazdów. Ponadto, spółka poinformowała, że wystąpiła

pisemnie do Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie o pilne przeprowadzenie pomiarów aktualnego natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo - drogowym.

PKP PLK S.A. podjęła działania organizacyjne prowadzone przez Zakład Linii Kolejowych mające na celu ustalenie warunków lokalnych dla przesunięcia słupa oświetleniowego przejazdu z prawej strony przejazdu tak, aby nie przesłaniał rogatek dla użytkowników przejazdu poruszających się od strony drogi krajowej 92.

Pismem z 5 sierpnia 2024 r., sygnatura: IBR1.060.26.2024.LZ.8, skierowanym do PKBWK (Pismo nie zostało doręczone lub przekazane do wiadomości Prezesa UTK przez Spółkę), PKP PLK S.A. przedłożyła informacje o kolejnych działaniach podjętych w związku z Zaleceniami.

W dniu 2 sierpnia 2024 r. o godz. 23:59 na przejeździe kolejowo-drogowym wprowadzono ograniczenie prędkości dla czoła pociągów do 20 km/h, z powodu niewłaściwej organizacji ruchu drogowego w obrębie tego skrzyżowania.

Pismem z 29 sierpnia 2024 r., sygnatura: IBR1.060.26.2024.LZ.22, PKP PLK S.A. udzieliła odpowiedzi w związku z ww. wezwaniem Urzędu Transportu Kolejowego z 27 sierpnia 2024 r., sygnatura: DPN-WDZK.464.20.2024.13.KG.

Spółka wskazała, że wszystkie Zalecenia wydane przez PKBWK, powodujące przyczynę wprowadzenia ograniczenia prędkości pociągów do 20 km/h, zostały wykonane przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Mazowiecki Zarząd Dróg Krajowych dokonał zmiany organizacji ruchu na podstawie „Projektu stałej organizacji ruchu. Droga Wojewódzka nr 718”, który pozytywnie został zaopiniowany przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych. Pasy ruchu w obrębie przejazdu oddzielono separatorami, które jednocześnie uniemożliwiają wykonanie przez kierowców manewru skrętu w lewo za przejazdem oraz omijanie zamkniętych rogatek.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, dla udrożnienia odcinka drogi do przejazdu, wydłużyła cykl świateł dla ruchu z/na DW718 na skrzyżowaniu z Drogą Krajową DK92.

PKP PLK wyjaśniła, że w związku z wykonaniem zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także informacją Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o negatywnym wpływie wprowadzonego ograniczenia prędkości pociągów do 20 km/h, na przejeździe kolejowo- drogowym kat. B w km 17.211 na płynność ruchu drogowego na skrzyżowaniu Drogi Krajowej nr 92 z Drogą Wojewódzką nr 718, Zarząd Spółki podjął decyzję o podwyższeniu obowiązującego ograniczenia prędkości pociągów z 20 km/h do 100 km/h dla czoła pociągu na szerokości przejazdu. Nie wprowadzono prędkości rozkładowej do 160 km/h z powodu niskiej jakości separatorów oddzielających pasy ruchu, zabudowanych w obrębie przejazdu. Separatory są mało stabilne i uszkodzane przez kierowców nie przestrzegających przepisów ruchu drogowego w obrębie tego przejazdu.

Po przeprowadzeniu 26 sierpnia 2024 r. wizytacji w terenie, Komisja pismem z 3 września 2024 r., sygnatura: PKBWK.590.4.19.2024.TR, ponownie wskazała, że zaproponowane rozwiązanie polegające na całodobowym patrolowaniu przejazdu jest niewystarczające i nie wpływa znacząco na poprawę bezpieczeństwa na przejeździe. Jednocześnie PKBWK podtrzymała Zalecenie nr 1, dotyczące ograniczenia prędkości dla czoła pociągu do 20 km/h z uwagi na występujące ciągłe zatory ruchu na przejeździe.

Pismem z 11 września 2024 r., sygnatura: PKBWK.590.4.22.2024, Komisja zwróciła się do Prezesa UTK o zastosowanie trybu określonego w art. 281 ust. 9d ustawy o transporcie kolejowym w związku z zaleceniem Komisji dotyczącym ograniczenia prędkości dla czoła pociągu do 20km/h na Przejeździe kolejowo-drogowym. Pismem z 18 września 2024 r., sygnatura: DPN-WPOA.464.1.2024.KS, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, na podstawie art. 104 § 1, art. 108 § 1 oraz 10 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 57), w związku art. 281 ust. 9d, art. 13a ust. 1 oraz art. 10 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 697), postanowił nałożyć na zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A obowiązek wdrożenia zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wydanego pismem z 18 lipca 2024 r., sygnatura PKBWK.590.4.9.2024.RL nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., nie zgadzając się z wydaną decyzją przez UTK z dnia 18.09.2024 r., odwołał się pisemnie w dniu 23.09.2024 r. sygnatura IBR1.0811.83.2024.5.RW występując o uchylenie decyzji UTK i umorzenie postępowania I instancji. Prezes UTK pismem z dn. 01.10.2024 r., sygnatura DPN-WPOA.464.2.2024.DK, uchylił zaskarżoną decyzję w całości i umorzył postępowanie pierwszej instancji w całości.

3. Uwagi dodatkowe

W trakcie oględzin po zaistniałym zdarzeniu, Zespół badawczy zidentyfikował dodatkowo niżej wymienione inne nieprawidłowości:

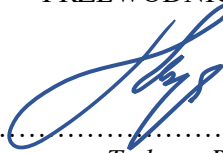
1. brak wyznaczonego ciągu dla ruchu pieszych przez przejazd,
2. brak odchylenia tarczy sygnalizatora drogowego S5 na maszcie o kąt 5-10° w stosunku do płaszczyzny prostopadłej do osi drogi,
3. brak pełnego odchylenia półrogatek w pionie (nieprawidłowość usunięta),
4. niewłaściwa wysokość tarcz w sygnalizatorach drogowych S1, S3 i S4 (poniżej 2,2 m),
5. uszkodzona malatura masztów i brak opisów sygnalizatorów drogowych,
6. ustawienie elementów ochrony akustycznej w obrębie trójkąta widoczności z lewej strony przejazdu w prawo,
7. brak lub niewłaściwe oznakowanie znakami F6-a na drogach bocznych równoległych do linii kolejowej.

VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

1. Podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą kolejową na podstawie zgłoszeń od przewoźników kolejowych, użytkowników przejazdów i innych zgłoszeń dotyczących organizacji ruchu drogowego - zatorów na przejazdach kolejowych, przeprowadzą wspólnie z zarządcami dróg nadzwyczajne kontrole tych przejazdów kolejowych i podejmą natychmiastowe działania mające na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na tych przejazdach.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ujmie w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu wyposażonego w urządzenie zdalnej kontroli (UZK) dla przejazdu kolejowego w km 17,211 linii kolejowej nr 3, obowiązek użycia przez dyżurnego ruchu sygnału „Alarm” za pomocą systemu RADIOSTOP w przypadku wystąpienia usterki samoczynnego systemu przejazdowego (SSP) kat. I w trakcie zbliżania się pociągu do tego przejazdu. Powyższe obowiązuje do czasu realizacji jednego z rozwiązań ujętych w zaleceniu nr 7 niniejszego raportu.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wdrożenie systemów wykrywających obecność pojazdów drogowych na przejazdach pomiędzy zamkniętymi rogatekami, które będą informować prowadzących pojazdy kolejowe i dyżurnych ruchu o zagrożeniu, w tym na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3.
4. Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki będą kontynuować działania mające na celu zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r., w tym doprowadzą do wybudowania wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.
5. Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpoła jazdy przed pojazdem zapewnią, że urządzenia te będą zapewniały ciągłość zapisu obrazu i dźwięku, w szczególności w sytuacjach zaistnienia zdarzeń kolejowych. Należy rozważyć przeniesienie rejestratora zapisów monitoringu w bezpieczne miejsce w pojazdach kolejowych, zapewniające ciągłość zapisu w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych.
6. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doprecyzuje w przepisach wewnętrznych sposób postępowania dyżurnego ruchu w przypadku sygnalizowania usterki SSP kat. I przez urządzenia UZK w przypadku zbliżania się pociągu do przejazdu z sygnalizowaną usterką (w szczególności Ie-119 § 18 oraz Ir-7 § 25 ust. 6, pkt 1).
7. Do czasu zrealizowania zalecenia nr 4 niniejszego Raportu, Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą dróg dojazdowych Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki (na podstawie Porozumienia z PKP S.A.) w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe rozważą zastosowanie jednego z następujących rozwiązań:
 - a. przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami równoległymi do linii kolejowej, tak aby zapewnić ciągłość drogi dojazdowej i aby na długości 30 m od urządzeń rogatekowych nie było skrzyżowań tych dróg z drogą wojewódzką z obu stron przejazdu i z każdej strony drogi wojewódzkiej lub
 - b. zastosowanie rozwiązania projektowego, o którym mowa w § 21 ust. 2 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 (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz.1744 z późn. zm.), stanowiącym: „*Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączanie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym*”.
8. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (dalej „zarządcy kolei”), w przypadku otrzymania od zarządcy drogi powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo- drogowym, zwrócą się do zarządcy drogi o przekazanie informacji

zwrotnej dotyczącej charakterystyki ruchu drogowego w obrębie przejazdu ze szczególnym uwzględnieniem prawdopodobieństwa powstawania zatorów pojazdów drogowych. W przypadkach zidentyfikowania tworzenia się zatorów w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, zarządcy kolei dokonają analizy wynikających z nich zagrożeń oraz wdrożą właściwe środki bezpieczeństwa.

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
PRZEWODNICZĄCY



.....
Tadeusz Ryś

Wykaz podmiotów i skrótów występujących w treści Raportu Nr PKBWK 05/2025

Lp.	Symbol (skrót)	Objaśnienie
1	2	3
1.	EUAR	Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
2.	PKBWK	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
3.	UTK	Urząd Transportu Kolejowego
4.	PKP PLK S.A.	Polskie Linie Kolejowe - Zarządca infrastruktury
5.	IZ	Zakład Linii Kolejowych
6.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o. o.	Przewoźnik kolejowy
7.	GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Zarządca drogi krajowej nr 92
8.	MZDW	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich Zarządca drogi wojewódzkiej nr 718
9.	DTR	Dokumentacja Techniczno-Ruchowa