



MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2011

Opracowali:

Tadeusz Ryś
Rafał Leśniowski

ul Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa
tel.: (022) 630 14-33, fax.: (022) 630 14-39, e-mail: trys@transport.gov.pl

SPIS TREŚCI

Punkt	Tytuł	Strona
	Spis treści	2
1.	Wstęp nt. działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych	3
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania Komisji	3
1.2	Zadania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w świetle obowiązujących przepisów krajowych w Polsce	3
1.3	Struktura organizacyjna Komisji	4
1.4	Regulamin Komisji	5
2.	Formy i sposoby prowadzenia postępowania przez Komisję	8
3.	Zdarzenia w okresie 1 stycznia do 31 grudnia 2011 r.	10
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji	10
3.2	Zdarzenia, w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie	12
3.2.1	Poważny wypadek kat. A04 zaistniałego w dniu 13 lipca 2010 r. o godz. 09.12 na szlaku Kępice – Korzybie w torze nr. 1 w km 151.835 linii 405	12
3.2.2	Poważny wypadek kat. A04 zaistniały w dniu 08.11.2010 r. o godz. 5:30 w stacji Białystok, tor nr1a km 175,170 linii 006	15
3.3	Pozostałe zalecenia wydane przez Komisję	18
3.4	Zdarzenia zgłoszone przez Komisję do ERA za pośrednictwem systemu ERADIS	20
4.	Analiza zdarzeń za 2011 r. w stosunku do 2010 r.	21
5.	Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w roku 2011	26
6.	Wyzwania na 2012 r.	26
7.	Podsumowanie	28
8.	Dane kontaktowe i teleadresowe Komisji	29

1. Wstęp nt. działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej „Komisją”)

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania Komisji

Przy Ministrze właściwym do spraw transportu działa Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych („Komisja”) zgodnie z:

- Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 16/2007 poz. 94 zwana dalej „Ustawą”),
- Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89 poz. 593) w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych („Rozporządzenie”),
- Regulaminem działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, który wszedł w życie z dniem 30.12.2008 r. na podstawie Zarządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury z 30 grudnia 2008 r. (Nr 15 poz. 75).

Komisja wykonuje zadania w imieniu Ministra. Ustanowienie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego Dyrektywy Nr 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego („Dyrektywa”) i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych. Zgodnie z art. 21 Dyrektywy każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić prowadzenie dochodzenia przyczyn wypadków i incydentów przez stały podmiot niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i decyzyjnie od władzy bezpieczeństwa, regulatora rynku kolejowego, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z funkcjonowaniem organu dochodzeniowego. Krajowym organem dochodzeniowym w znaczeniu określonym Dyrektywą w Polsce jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych („Komisja”). Komisja jest w pełni niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym od podmiotów, o których mowa w art. 21 Dyrektywy.

1.2 Zadania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w świetle obowiązujących przepisów krajowych w Polsce

Komisja realizuje swoje zadania w imieniu Ministra właściwego do spraw transportu. Prowadzi ona postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej mającym oczywisty negatywny wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem, z wyłączeniem najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory. W ramach swojej działalności Komisja prowadzi lub nadzoruje dochodzenia, których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń jak również określenie wniosków zapobiegawczych. Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadków lub incydentów, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeu-

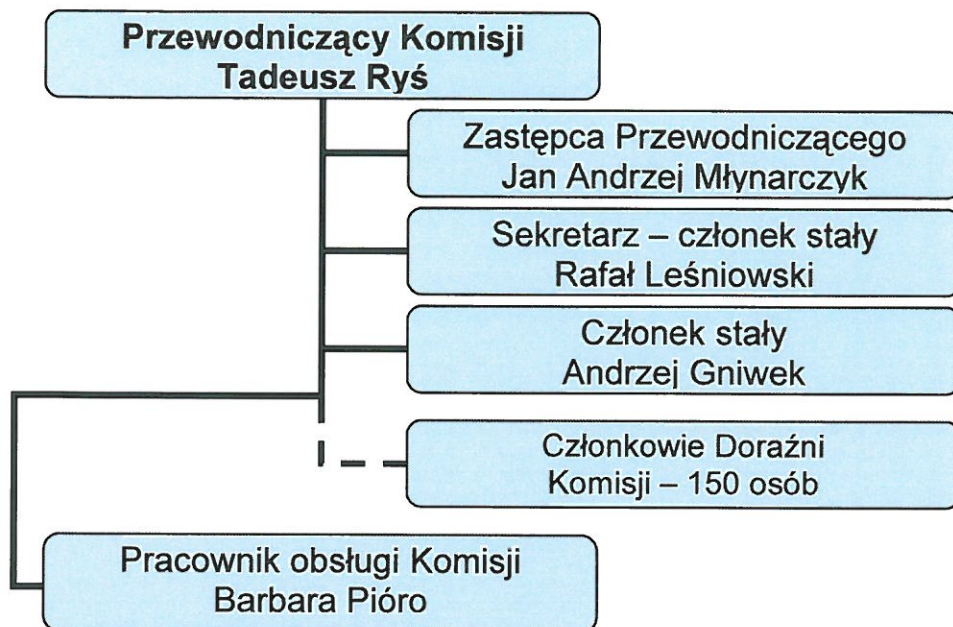
ropejskiego systemu kolei dużych prędkości transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Decyzję dotyczącą podjęcia postępowania przez Komisję podejmuje jej Przewodniczący w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym na podstawie otrzymanego protokołu oględzin miejsca wypadku lub protokołu ustaleń końcowych wypadku.

Przewodniczący Komisji prowadzi również nadzór nad pracami komisji kolejowych badających zaistniałe zdarzenia. Komisje kolejowe mają obowiązek zakończyć postępowanie w ciągu 30 dni roboczych od zaistnienia zdarzenia. Przewodniczący Komisji ma prawo do prolongaty terminu zakończenia dochodzenia o maksymalnie 5 miesięcy na pisemne wystąpienie przewodniczącego komisji kolejowej. W ramach nadzoru nad pracami komisji kolejowych, członkowie stali i doraźni Komisji mogą uczestniczyć w pracach tych komisji. Członkowie Komisji mogą również być wyznaczeni przez Przewodniczącego Komisji do przewodniczenia każdej komisji kolejowej. W spornych przypadkach, Przewodniczący Komisji ma prawo do powołania nowego składu komisji kolejowej. Po zakończeniu każdego postępowania Komisja dokonuje analizy protokołów ustaleń końcowych otrzymanych od komisji kolejowych badających wypadki lub incydenty kolejowe. Członkowie stali Komisji posiadają legitymacje uprawniające do czynności służbowych w miejscu wypadku zgodnie z Rozporządzeniem z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie wzorów legitymacji członków PKBWK (Dz. U. Nr 41 poz. 269). W przypadkach, w których Komisja prowadzi postępowanie, sporządza raport zgodny z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu (Dz. U. Nr 41 poz. 268).

1.3 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31.12.2011 r. w skład Komisji wchodziło 4 członków stałych oraz zatrudniony był 1 pracownik obsługi komisji prowadzący sprawy administracyjno-biurowe i sekretariat Przewodniczącego Komisji. Komisja ma swoją siedzibę w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w Warszawie.

Zgodnie z Ustawą, obsługę kadrową, finansową, socjalną i administracyjną Komisji prowadzą właściwe komórki organizacyjne Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.



Stan na dzień 31.12.2011 r.

1.4. Regulamin Komisji

Na podstawie Zarządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury w dniu 30 grudnia 2008 (Nr 15 poz. 75), z dniem ogłoszenia wszedł w życie Regulamin Komisji ("Regulamin").

Podstawowe zapisy Regulaminu stanowią:

1. Przewodniczący Komisji kieruje jej pracami. W razie nieobecności Przewodniczącego Komisji jej pracami kieruje Zastępca Przewodniczącego. W razie nieobecności Zastępcy Przewodniczącego pracami Komisji kieruje wyznaczony przez Przewodniczącego Komisji członek stały Komisji.
2. Przewodniczący Komisji koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.
3. Do obowiązków Przewodniczącego Komisji należy, w szczególności:
 - zapewnienie organizacyjnych warunków współpracy Komisji z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie określonym w art. 28j ustawy;
 - składanie Ministrowi rocznego sprawozdania z realizacji zadań Komisji, obejmującego w szczególności wykaz poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych objętych postępowaniami prowadzonymi przez Komisję oraz stan realizacji tych postępowań, a także wnioski mające na celu ich usprawnienie;

- przekazywanie zaleceń w zakresie poprawy bezpieczeństwa Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, a w uzasadnionych przypadkach innym zainteresowanym podmiotom, w tym podmiotom innych państw członkowskich Unii Europejskiej;
 - nadzór nad przestrzeganiem przez członków Komisji i pracownika obsługi przepisów o ochronie informacji niejawnych i ochronie danych osobowych;
 - ścisła współpraca z Sekretarzem Komisji, w szczególności przy kompletowaniu dokumentów dotyczących poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych;
 - ustalanie, w porozumieniu z Biurem Dyrektora Generalnego, zakresu czynności pracownika obsługi Komisji oraz bezpośrednia kontrola realizacji przydzielonych mu zadań.
 - organizacja i prowadzenie postępowań w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych należących do kompetencji Komisji oraz nadzór nad ich właściwym przebiegiem i terminowym zakończeniem;
 - nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe;
 - organizowanie sporządzania ekspertyz i opinii, w tym nadzór nad ich realizacją, zgodnie z procedurami obowiązującymi w Ministerstwie Infrastruktury, zwanym dalej „Ministerstwem”;
 - ustalanie, we współpracy z Sekretarzem Komisji, terminów i programów posiedzeń Komisji;
 - prowadzenie posiedzeń Komisji;
 - ustalanie listy ekspertów;
 - wyznaczanie członków doraźnych do pracy w Komisji.
4. Do obowiązków Zastępcy Przewodniczącego należy, w szczególności:
- zastępowanie Przewodniczącego Komisji w czasie jego nieobecności;
 - uczestniczenie w postępowaniach w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych zastrzeżonych do kompetencji Komisji;
 - nadzór nad prowadzonymi postępowaniami, odpowiednio w zakresie swoich kompetencji;
 - zgłaszanie Przewodniczącemu Komisji wniosków o sporządzenie ekspertyz lub opinii oraz uzasadnianie konieczności ich wykonania w przypadku, gdy z wnioskiem występuje kierujący zespołem powypadkowym;
 - ścisła współpraca z Sekretarzem Komisji, w szczególności przy kompletowaniu dokumentów dotyczących poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.
5. Do obowiązków Sekretarza Komisji należy, w szczególności:
- nadzorowanie pracownika obsługi Komisji w zakresie wykonywania zadań na jej rzecz;
 - zawiadamianie o terminie posiedzeń osób mających w nich wziąć udział;
 - kontrola pod względem formalnym uchwał Komisji przed podpisaniem ich przez członków Komisji;
 - prowadzenie ewidencji poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, w sprawie których Komisja prowadziła lub prowadzi postępowanie;
 - prowadzenie ewidencji zawiadomień, o których mowa w § 5 ust. 3 rozporządzenia;

- prowadzenie ewidencji dokumentacji z postępowań w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych;
- prowadzenie listy Ministra, o której mowa w art. 28a ust. 4 ustawy;
- współdziałanie z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie obejmującym statystykę poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych;
- prowadzenie ewidencji legitymacji wydanych członkom Komisji przez Ministra;
- uczestnictwo w postępowaniach w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych zastrzeżonych do kompetencji Komisji.

6. Do obowiązków członka stałego Komisji należy:

- uczestnictwo w postępowaniach w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych prowadzonych przez Komisję;
- wnioskowanie, w uzasadnionych przypadkach, o sporządzenie ekspertyz lub opinii w postępowaniach, o których mowa w pkt 1;
- uczestnictwo w posiedzeniach Komisji;
- zapoznawanie się na bieżąco z materiałami krajowymi i zagranicznymi z zakresu postępowań w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.

7. Do obowiązków członków doraźnych Komisji należy:

- uczestnictwo w postępowaniach w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, do których zostali wyznaczeni;
- wnioskowanie w uzasadnionych przypadkach o sporządzenie ekspertyz lub opinii w postępowaniach, o których mowa w pkt 1;
- uczestnictwo w posiedzeniach Komisji dotyczących postępowań, do uczestniczenia w których zostali wyznaczeni.

8. Decyzja o podjęciu (lub nie podjęciu) prowadzenia postępowania przez Komisję

Przewodniczący Komisji, po uzyskaniu informacji o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie na linii kolejowej w trybie § 5 ust. 3 rozporządzenia, dokonuje kwalifikacji tego zdarzenia w celu ustalenia konieczności podjęcia postępowania przez Komisję. Jeżeli Przewodniczący Komisji zdecyduje o podjęciu postępowania powołuje zespół powypadkowy, a w szczególności wyznacza kierującego zespołem powypadkowym spośród członków Komisji i w porozumieniu z nim ustala skład zespołu. W skład zespołu powypadkowego mogą wchodzić wyznaczani z listy Ministra przez Przewodniczącego Komisji, w porozumieniu z kierującym zespołem powypadkowym, członkowie doraźni. Jeżeli jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami faktycznymi, w pracach zespołu powypadkowego mogą uczestniczyć eksperci wskazani przez Przewodniczącego Komisji, na wniosek kierującego zespołem powypadkowym. W przypadku niepodjęcia lub

odstąpienia przez Komisję od badania wypadku lub incydentu na linii kolejowej, Przewodniczący Komisji nadzoruje postępowanie podjęte przez komisję kolejową.

2. Formy prowadzenia postępowania przez Komisję i sprawowania nadzoru nad pracą komisji kolejowych

Komisja prowadzi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w następujących formach:

1. *Prowadzenie postępowania przez zespół powypadkowy powołany przez Przewodniczącego Komisji* – w przypadku tej formy Przewodniczący Komisji wyznacza zespół powypadkowy spośród członków stałych i doraźnych Komisji i zespół powypadkowy Komisji bezpośrednio prowadzi postępowanie w sprawie zdarzenia. W tym przypadku w wyniku postępowania powstaje Raport, który jest przyjmowany przez Komisję w drodze uchwały.

W 2011 roku zakończone zostały przez zespół powypadkowy PKBWK dochodzenia w sprawie dwóch poważnych wypadków tj.:

- 1) kat. A04 zaistniałego w km. 151,835 linii 405 szlak Kępice – Korzybie. Zdarzenie to zostało zgłoszone do Europejskiej Agencji Kolejowej ("ERA") za pomocą systemu ERADIS pod sygnaturą PL-957.
- 2) kat. A04 zaistniałego w km. 175,170 linii nr 006 na stacji Białystok. Zdarzenie to zostało zgłoszone do Europejskiej Agencji Kolejowej ("ERA") za pomocą systemu ERADIS pod sygnaturą PL-1025.

2. *Bezpośredni udział członka Komisji w pracach komisji kolejowej* – stosowany jest przede wszystkim przy poważnych wypadkach, jeśli istnieje podejrzenie, że do powstania wypadku przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zgodnie z § 10 ust. 3 Rozporządzenia, Przewodniczący Komisji może dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej miejscowej lub zakładowej członka Komisji (stałego lub doraźnego). W 2011 r. Przewodniczący wyznaczył Członka Doraźnego Komisji na przewodniczącego komisji kolejowej zakładowej prowadzącej postępowanie w sprawie poważnego wypadku kat. A08 zaistniałego na szlaku Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie w dniu 26.07.2011 r. w km. 2,728 linii nr 426.

3. *Bezpośredni nadzór nad zdarzeniami* – stosowany w przypadku niektórych zdarzeń, w szczególności w sytuacji, jeśli istnieje uzasadnione podejrzenie, że komisja kolejowa może mieć problemy z ustaleniem przyczyn, okoliczności czy kategorii zdarzenia. W ramach bezpośredniego nadzoru członkowie stali Komisji biorą udział w posiedzeniach komisji kolejowych przysłuchując się i obserwując prowadzone postępowanie, odbywają wizje lokalne na miejscu zdarzeń oraz zapraszają członków komisji kolejowych na posiedzenia przy udziale lub wspólnie z Komisją. W 2011 roku odbyło się łącznie 18 spotkań z komisjami kolejowymi w siedzibie Komisji oraz wielokrotnie miały miejsca spotkania w miejscach zaistnienia zda-

rzeń połączone z oględzinami, przeprowadzaniem badań i pomiarów pod nadzorem Komisji oraz analizie dokumentacji związanej ze zdarzeniami.

Szczegółowe zestawienie postępowań bezpośrednio nadzorowanych przez Komisję zawiera poniższa Tabela Nr 1.

Tabela Nr 1 – Wykaz postępowań bezpośrednio nadzorowanych przez Komisję

L.p.	Jednostka organizacyjna zgłaszająca	Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Kategoria zdarzenia (oznaczenie cyfrowe)	Linia	Szlak / stacja	Lokata	Data zdarzenia	Przyczyna bezpośrednia	Przewoźnik
1.	PKP PLK ZLK w Opolu	B	18	144	Kielcza - Zawadzkie	27,701	2010.11.19	Wjechanie pod nadjeżdżający pociąg na przejeździe z uszkodzonymi rogatkami i v = 20 km / h	PKP Cargo
2.	PKP PLK ZLK w Kielcach	B	9	70	Chmielnik – Grzybów	30,500	2011.01.08	wykołnienie jednym wózkiem 12-go wagonu węglarki i z powodu złamania końca szyny i pęknięcia łubek w lewym toku szynowym	CTL Logistics
3.	PKP PLK ZLK w Ostrowie Wielkopolskim	B	9	272	Środa Wielkopolska	167,758	2011.01.13	wykołnienie wagonu cysterny z powodu wjazdu przez wagon na zalegający lód na przejeździe	PKP Cargo
4.	PKP PLK ZLK we Wrocławiu	B	9	355	Międzybórz Sycowski - Bukowina Sycowska	37,700	2011.01.18	wykołnienie wagonu cysterny ładownego na 22-gim miejscu od czoła	LOTOS Kolej
5.	PKP PLK ZLK w Gdyni	B	9	202	Gdańsk Główny - Gdańsk Wrzeszcz	0,903	2011.03.06	wykołnienie 9 węglarek ładownych na szlaku zły stan toru	CTL Rail
6.	PKP PLK ZLK w Warszawie	B	9	509	Warszawa Gdańska	9,789	2011.03.11	wykołnienie lokomotywy i 2 wagonów z benzyną z powodu niewłaściwego stanu technicznego nawierzchni	LOTOS Kolej
7.	PKP PLK ZLK w Skarżysku-Kamiennym	B	11	25	Ostrowiec Św.- Bodzechów	192,265	2011.03.12	wykołnienie wagonu z olejem napędowym	CTL Logistics
8.	PKP PLK ZLK w Zielonej Górze	B	9	389	Żagań	1,187	2011.03.23	wykołnienie wagonu w trakcie wjazdu na stację z powodu poszerzenia toru powyżej wartości dopuszczalnej	PKP Cargo
9.	PKP PLK ZLK we Wrocławiu	B	15	349	Wrocław Brochów	4,901	2011.05.14	przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu przez manewrowego i przełożenie zwrotnic 460ab pomiędzy wózkami wagonu towarowego "4" powodujące wykołnienie wagonu	PKP Cargo
10.	PKP PLK ZLK w Opolu	B	nieustalona	287	Opole Zachodnie – Szydłów	10,940	2011.06.04	wykołnienie ostatniego wagonu węglarki w składzie pociągu	PolMiedzTrans
11.	PKP PLK ZLK w Gdyni	B	9	201	Bąk - Kościerzyna	135,076	2011.06.29	wykołnienie 12 wagonów ładownych na szlaku	PKP Cargo
12.	PKP PLK ZLK w Gdyni	B	11	201	st.Gdynia Port	203,951	2011.08.30	wykołnienie w trakcie manewrów czwartego wagonu w składzie	PKP Cargo
13.	PKP PLK ZLK w Opolu	B	11	143	Baków	59,843	2011.09.14	wykołnienie wagonu węglarki drugim wózkiem z powodu ukręcenia czopa pierwszej osi w drugim wózku z prawej strony	PKP Cargo
14.	PKP PLK ZLK w Sosnowcu	B	6	93	Chybie	61,559	2011.10.19	wykołnienie 5 wagonów pasażerskich z powodu przekroczenia dopuszczalnej prędkości (115km/h zamiast 30km/h)	PKP Intercity
15.	PKP PLK ZLK w Warszawie	B	32	2	Warszawa Rembertów - Sulejówkę Miłosna	16,247	2011.10.19	najechanie przez pociąg na osobę przebywającą na przejeździe kat. B przy opuszczonych rogatek i sprawnej SSP	PKP Intercity
16.	PKP PLK ZLK w Sosnowcu	C	44	93	Chybie	61,840	2011.10.29	samowolne uruchomienie pojazdu kolejowego przez maszynistę poc. Towarowego po pominięciu semafora wskazującego sygnał "Stój"	PKP Cargo / PR

4. *Ogólny nadzór nad zdarzeniami* – w ramach tego nadzoru Komisja weryfikuje dokumentację każdego zdarzenia poczynając od analizy zawiadomienia o zdarzeniu aż po analizę protokołu ustaleń końcowych. W indywidualnych przypadkach, gdy komisja kolejowa miejscowa lub zakładowa nie wskazała prawdopodobnych przyczyn lub nie określiła kategorii zdarzenia, przesyłany jest protokół oględzin miejsca zdarzenia oraz inne dokumenty dotyczące zdarzenia.

3. Zdarzenia w okresie 1 stycznia do 31 grudnia 2011 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji.

Obowiązek zgłaszania do Komisji poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89 poz. 593).

Ustawa i Rozporządzenie wprowadziły podział na następujące rodzaje zdarzeń w transporcie kolejowym:

- 1) poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykojeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem z przynajmniej 1 ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi (ciężko ranny – osoba przebywająca w szpitalu w wyniku wypadku dłużej niż 24h) lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać oszacowane przez komisję na min. 2 mln Euro, mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem,
- 2) wypadek – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykojenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu lub pożar pojazdu kolejowego.
- 3) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek i poważny wypadek związane z ruchem pociągów mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2011 r. zgłoszono do Komisji ogółem **1174** zdarzeń kolejowych wg klasyfikacji wynikającej z Rozporządzenia, z czego 62 poważne wypadki, 815 wypadków i 297 incydentów.

Ilość i strukturę zdarzeń z podziałem na kategorie przedstawiają poniższe Tabele nr 2 i 3.

Tabela nr 2 - Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2011 r. w stosunku do lat 2009-2010

Rodzaj zdarzenia (I-incydent, W-wypadek, PW-poważny wypadek)	2008	2009	2010	2011	Zmiana 2011/2010
PW (kat. A)	149	82	65	62	- 4,7 %
W (kat. B)	771	788	805	815	+1,2%
I (kat. C)	419	244	245	297	+21,2%
Suma końcowa	1139	1114	1115	1174	+5,3%
Łącznie poszkodowanych z czego:	568	622	468	491	+4,9%
Liczba zabitych łącznie	305	362	303	331	+9,2%
Liczba ciężko rannych	263	260	165	160	- 3,0%

Tabela Nr 3 – Struktura zdarzeń w latach 2010-2011 z podziałem na kategorie

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Opis kategorii zdarzenia	Kategoria (oznaczenie cyfrowe)	RAZE M 2011	RAZE M 2010
A	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu gdzie powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	4	0	2
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości	6	1	0
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	0	3
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. B)	19	3	3
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (kat. C)	20	3	3
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (kat. D)	21	13	11
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. F)	22	0	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	31	3	2
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (Kat. B, C)	32	0	3
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	33	3	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach	34	34	34
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	2	2
POWAŻNE WYPADKI SUMA			62	65
B	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	2	0	2
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	3	11	16
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	4	18	17
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	6	1	2
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie ruchu pociągów	7	2	0
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	8	2	2
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	9	74	58
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najeżdżenie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia)	10	9	10
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najeżdżenie na część konstrukcyjną wagonu)	11	41	21
	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	12	3	0
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoź hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	13	17	18
	Zamach zbrodniczy	14	0	1
	Przedwczesne rozwiązywanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	15	11	4
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	16	2	0
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	17	4	2
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	6	19
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. B)	19	16	13
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (kat. C)	20	36	59
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (kat. D)	21	136	156
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. F)	22	4	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	23	12	3
	Pożar w pociągu	24	3	6
	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	25	1	0
	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasypy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	28	3	13
	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	30	4	4
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	31	7	10
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (kat. B, C)	32	12	6
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	33	11	11
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach	34	329	315
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	33	35
	Rozzerwanie się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	37	0	1
	Wadliwe działanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowanych kradzieżą	38	1	0
	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię elektryczną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor nieelektryfikowany	39	1	0
	Nieustalona kategoria lub w toku		5	0
SUMA WYPADKI			815	805
C	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	41	1	2
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	42	0	2
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	43	4	3
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	44	17	11
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	45	1	0
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	46	0	1
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	47	1	4
	Przedwczesne rozwiązywanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	48	1	2
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	49	0	0
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	50	11	7
	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	51	26	16
	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: nieosiągnięcie sygnałem "Stój" odstępu blokady liniowej zajętego przez pojazd kolejowy, nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniem urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej	52	0	2
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu	53	5	7
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu	54	89	89
	Pożar w pociągu	55	14	8
	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	56	3	0
	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i łąk powstały w granicach obszaru kolejowego	57	1	0
	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	59	4	6
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoź hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykojenia i ofiar w ludziach	60	22	18
	Zamach zbrodniczy	61	0	1
	Katastrofy żywiołowe (np. Powódź, zasypy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	62	2	5
	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	63	0	1
	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	64	44	32
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) niepowodujące ofiar w ludziach	65	46	25
	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogateką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	66	0	2
	Nieprawidłowości w działaniu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	67	2	1
INCYDENTY SUMA			297	245
ŁĄCZNIE			1174	1115

3.2 Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie i wydane zalecenia

3.2.1 Poważny wypadek kat. A04 zaistniałego w dniu 13 lipca 2010 r. o godz. 09.12 na szlaku Kępice – Korzybie w torze nr. 1 w km 151.835 linii 405

Pociąg nr 89522 został uruchomiony i nastąpił jego wyjazd z toru nr 2 mijanki Korzybie na tor szlakowy nr 1 Kępice - Korzybie bez wymaganego polecenia, doprowadzając do zderzenia na tym torze w km. 151.835 o godz. 9:12 z pociągiem nr 89523 będącym już na szlaku i jadącym w przeciwnym z mijanki Kępice w kierunku mijanki Korzybie.

Pociąg ROPSR nr 89522 (PR Gdynia) relacji Słupsk – Szczecinek zestawiony był z lokomotywy SU42 - 523 i 2 wagonów serii Bhp Pociąg ROPSR nr 89523 (PR Gdynia) – relacja Szczecinek – Słupsk - zestawiony z lokomotywy SU42 - 524 i 2 wagonów serii Bhp.

W wyniku zdarzenia ciężko rannych zostało 12 osób, w tym pracownicy pociągów i pasażerowie.

Komisja opublikowała Raport z postępowania Nr RAPORT Nr PKBWK/1/2011 z dnia 05.07.2011 r. zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 8/2011. Zgodnie z Raportem, przyczyny poważnego wypadku były następujące:

- **bezpośrednia:**

Uruchomienie pociągu nr 89522 i wyjazd z toru nr 2 Mijanki Korzybie na tor szlakowy Kępice - Korzybie bez wymaganego polecenia, co jest niezgodne z postanowieniem Regulaminu prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku st. Szczecinek – st. Korzybie oraz instrukcji Irl doprowadzając do zderzenia na tym szlaku z pociągiem nr 89523 jadącym z mijanki Kępice w kierunku mijanki Korzybie (na podstawie polecenia dojazdu na mijankę Korzybie w celu krzyżowania z pociągiem nr 89523).

- **pierwotne:**

1. nie nawiązanie połączenia przez maszynistę pociągu nr 89522 z dyżurnym ruchu odcinkowym stacji Miastko celem uzyskania zgody (polecenia) na wjazd na mijankę Korzybie i mimo to kontynuowanie wjazdu na mijankę Korzybie bez uzyskania zgody.
2. Nie zatrzymanie się w wyznaczonym miejscu przed wjazdem na mijankę Korzybie przez maszynistę pociągu nr 89522 w celu nawiązania łączności w systemie przewodowym (telefon polowy),

- **pośrednie:**

1. Nie uzyskanie zgody (polecenia) dyżurnego ruchu st. Miastko przez maszynistę na wyjazd z mijanki Korzybie
2. Niesprawne urządzenia łączności Kapsch w lokomotywie pociągu nr 89522,

3. Brak stacji bazowej w systemie Kapsch o częstotliwości 450 MHz na stacji Korzybie dla zapewnienia zasięgu łączności bezprzewodowej oraz niesprawna łączność pociągowa o częstotliwości 150 MHz (brak zasięgu).
4. Wyjazd pociągu nr 89523 ze stacji Szczecinek w kierunku stacji Słupsk nie powinien nastąpić z powodu braku urządzeń nawiązania łączności radiotelefonicznej 450 MHz (Kapsch) i przenośnego telefonu, na lokomotywie prowadzącej co było niezgodne z postanowieniami załącznika nr 1 ust. 8 pkt.1 „Postępowanie w przypadkach szczególnych” Regulaminu prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku Szczecinek – Korzybie.
5. Wyjazd pociągu ze stacji Słupsk na szlak objęty odcinkiem nadzorowania ze stacji Miastko nie powinien nastąpić, mimo że lokomotywa prowadząca pociąg nr 89523 na odcinku Miastko – Słupsk nie była wyposażona w urządzenia nawiązania łączności radiotelefonicznej 450 MHz (Kapsch) i przenośnego telefonu i już kontynuuje jazdę na tym odcinku, co było niezgodne z postanowieniami załącznika nr 1 ust. 8 pkt.1 „Postępowanie w przypadkach szczególnych” Regulaminu prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku Szczecinek – Korzybie.
6. Brak telefonów polowych do łączności przewodowej (awaryjnej) w lokomotywach pociągów nr 89523.
7. Używanie telefonów komórkowych przez maszynistów poc. 89522, 89523 oraz dyżurnego ruchu stacji Miastko do prowadzenia ruchu kolejowego, co było niezgodne z postanowieniami Regulaminem Prowadzenia ruchu kolejowego na tym odcinku.
8. Prowadzenie przy obsadzie trakcyjnej jednoosobowej pociągów pasażerskich nr 89522 i 89523 lokomotywami serii SU42 ze stanowiskiem maszynisty nieprzystosowanym do jazdy tyłem lokomotywy po lewej stronie w kierunku jazdy z ograniczonym polem widzialności poprzez nadbudowę prądnicy ogrzewania pociągu, powodujący opóźnioną reakcję maszynisty na uniknięcie zderzenia lub zmniejszenia jego skutków.
9. Przydzielenie przez przewoźnika lokomotywy SU42-524 do obsługi pociągu nr 89523 bez wymaganego przepisami wyposażenia tj. radiotelefonu Kapsch i telefonu przenośnego łączności przewodowej, co uniemożliwiało bezpieczną jazdę pociągu na odcinku Szczecinek – Słupsk (brak zgodności z wymogami Regulaminu Prowadzenia ruchu kolejowego na tym odcinku).
10. Posługiwanie się radiołącznością pociągową stosując formy radiogramów niezgodne z przepisami.
11. Niewłaściwe realizowanie zadań przez zespół nadzoru i kontroli zarządcy infrastruktury i przewoźnika w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów przez pracowników realizujących przewozy na tym odcinku.
12. Prowadzenie ruchu kolejowego przy wykorzystaniu łączności komórkowej.

▪ systemowe:

1. Prowadzenie pociągu przy obsadzie trakcyjnej jednoosobowej pomimo braku stałego zasięgu radiołączności pociągowej o częstotliwości 150 MHz, co było niezgodne z par. 21 ust. 4 pkt. 2 Rozporządze-

nia Ministra Infrastruktury z dnia 18.07.2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

2. Brak w przepisach wewnętrznych zatwierdzonych przez Prezesa UTK systemu sygnalizacji zastosowanej na odcinku Słupsk – Szczecinek.
3. Brak unormowań prawnych dla zapewnienia bezpieczeństwa pociągu pasażerskiego w przypadku konieczności korbowania zwrotnic lub konieczności nawiązania łączności w systemie przewodowym (awaryjnym) tj. opuszczenie czynnej lokomotywy przez maszynistę. (brak adnotacji o używaniu korby, brak upoważnienia do korbowania i sposobu postępowania – maszynista nie posiadał kwalifikacji zwrotniczego);
4. Eksploatowanie urządzeń prowadzenia ruchu kolejowego w systemie Kapsch na odcinku Szczecinek – Słupsk bez stosownej rozbudowy urządzeń (brak stacji bazowej na mijance Korzybie) przy wydłużonym zasięgu odcinka zdalnego prowadzenia ruchu i dopuszczenia do eksploatacji po modernizacji systemu prowadzenia ruchu ze szlakiem Korzybie – Słupsk (zmiana stacji Korzybie na mijankę Korzybie), co jest niezgodne z postanowieniami ustawy o transporcie kolejowym. Posiadane świadectwo i dokumentacja nie obejmuje prowadzenia ruchu na szlaku Korzybie – Słupsk za pomocą systemu zdalnego prowadzenia ruchu (system urządzeń dopuszczony dla małego natężenia ruchu – brak definicji)
5. Niewłaściwe realizowanie zadań przez zespół nadzoru i kontroli zarządcy infrastruktury i przewoźnika w zakresie szkoleń, egzaminów i przygotowania

W Raporcie sformułowano następujące zalecenia (rekomendacje) w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

1. Urząd Transportu Kolejowego wdroży postępowanie weryfikacyjne zasadności wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji Nr T/99/0039 z dnia 5.10.1999 r. lokomotyw serii SM42 z adnotacją uzupełniającą powyżej tytułu „Świadectwo” o następującej treści: „Świadectwo obejmuje również posiadaną przez PKP lokomotywę noszącą oznaczenie SU42” w celu wprowadzenia ograniczeń eksploatacji lokomotyw tych serii wyłącznie w obsadzie dwuosobowej i jazdy przodem przy jazdach pociągowych (m.in. trwałe przytwierdzenie siedziska maszynisty do ściany bocznej pojazdu dla kierunku jazdy przodem).
2. PKP PLK ZLK w Szczecinie i PR Gdynia dokonają omówienia zasad tymczasowego prowadzenia ruchu na odcinku Słupsk – Miastko ze szczególnym naciskiem na zakaz używania telefonów komórkowych do porozumiewania się pomiędzy dyżurnymi ruchu a maszynistami do wymiany informacji w ramach procesu prowadzenia ruchu.
3. PKP PLK ZLK w Szczecinie dokona aktualizacji Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na odcinku Szczecinek – Słupsk.
4. PKP PLK i PR podczas pouczeń okresowych dla wszystkich swoich pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego omówią zaistniały wypadek ze szczególnym uwzględnieniem obowiązku przestrzegania obowiązujących przepisów i postanowień regulaminu.

5. PKP PLK będzie systematycznie utrzymywać sprawność techniczną systemu radiołączności pociągowej o częstotliwości 150 MHz na odcinku– Szczecinek Słupsk.
6. PKP PLK ZLK w Szczecinie będzie dokonywać na bieżąco wycinki gałęzi drzew znajdujących się w obrysie pojazdów kolejowych i skrajni budowli oraz znajdujących się w obszarze trasy napowietrznej łączności na odcinku linii 405 Słupsk – Szczecinek.
7. PKP PLK będzie przeprowadzać systematyczne kontrole wyposażenia pojazdów kolejowych z napędem należących do przewoźników realizujących przewozy na odcinku Słupsk – Szczecinek w urządzenia łączności pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami, w tym Regulaminem Tymczasowym prowadzenia ruchu kolejowego na zpr Miastko.
8. Utrzymać obowiązek dwuosobowej obsady trakcyjnej lokomotyw jednokabinowych na odcinku linii Miastko – Słupsk z uwagi na brak wymaganej łączności pociągowej oraz ograniczoną widoczność szlaku i sygnalizacji przy jeździe tyłem.
9. PKP PLK SA i przewoźnicy realizujący przewozy na odcinku Słupsk – Szczecinek opracują harmonogramy pracy zespołów nadzoru i kontroli ze szczególnym uwzględnieniem składania raportów na temat nieprawidłowości w zakresie infrastruktury i łączności na tym odcinku.
10. Dla obecnego systemu sterowania zwrotnicami PKP PLK SA opracuje w porozumieniu z przewoźnikami uczestniczącymi w przewozach na odcinku Słupsk – Szczecinek przepisy wewnętrzne w zakresie sygnalizacji, sposobu obsługi ręcznej i postępowania z użyciem korby jak również sposób postępowania drużyny trakcyjnej i konduktorskiej w przypadku opuszczenia pojazdu trakcyjnego w celu obsługi urządzeń i przedłoży do zatwierdzenia Prezesowi UTK.
11. Ze względu na istniejące zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów po zaistnieniu zdarzenia zalecono ograniczone prowadzenie ruchu pociągów w odstępach Słupsk – Miastko i Miastko – Szczecinek oraz lokomotywami przewidzianymi w regulaminie.



Fot. : Poważny wypadek kat. A04 zaistniały w dniu 13 lipca 2010 r. o godz. 09.12 na szlaku Kępice – Korzybie w torze nr. 1 w km 151.835 linii 405

Źródło: zdjęcia własne PKBWK

3.2.2 Poważny wypadek kat. A04 zaistniały w dniu 08.11.2010 r. o godz. 5:30 w stacji Białystok, tor nr1a km 175,170 linii 006

W dniu 08.11.2010 r. o godz. 5³⁰, pociąg nr 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka w stacji Białystok, tor nr1a km 175,170 rozjazd nr 7, prowadzony podwójną trakcją tj. lokomotywami spalinowymi prowadzącą M62-0689 i czynną lokom. w doprzęgu TEM2–198, nie zmniejszył prędkości po minięciu tarczy ostrzegawczej ToB wskazującej sygnał Ot1 oraz nie zatrzymał się przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”, wjechał w bok trzeciego wagonu, licząc od końca, pociągu nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga, prowadzonego czynną lokomotywą ET22-1030 z doprzęgiem tj. nieczynną lok. ET22–1055, wyjeżdżającego z toru nr 107 na tor nr 2a po prawidłowo ułożonej drodze przebiegu na sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”, podany na semaforze E². W wyniku zderzenia wykolejone zostały lokomotywy M62-0689 i TEM2–198, dwa wagony węglarki załadowane złomem, jeden wagon kryty próżny, dwanaście wagonów cystern z towarem niebezpiecznym i pięć wagonów cystern z TWR. W wyniku zderzenia pociągów, rozpruciu uległ zbiornik paliwa na lokomotywie TEM2–198, nastąpił wyciek, a następnie zapłon paliwa. Dwa wagony cysterny wybuchły. Rozlane paliwo ze zbiornika lokomotywy spowodowało rozszerzenie się źródła pożaru na pozostałe wykolejone wagony oraz lokomotywy, które zapaliły się i uległy zniszczeniu. Pożar spowodował całkowite uszkodzenie elementów infrastruktury kolejowej w miejscu wypadku (sieci trakcyjnej, torów, rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym) oraz zapalenie i zniszczenie nastawni wykonawczej B11 wraz z wyposażeniem i urządzeniami do prowadzenia ruchu kolejowego. Czoło pociągu nr 55272 zatrzymało się w km 175, 000, koniec pociągu nr 112861 zatrzymał się w km 175, 050. Pociąg nr 55272 składał się z czynnej lokomotywy ET22-1030 i nieczynnej lokomotywy ET22–1055 oraz 7 (siedmiu) wagonów towarowych (w tym dwa wagony cysterny z gazem propan-butan). Pociąg nr 112861 składał się z lokomotyw M62-0689 i TEM2-198 oraz 32 wagonów cystern, w tym 12 cystern z olejem napędowym UN1202 i 20 cystern zawierających destylaty ropy naftowej UN1268.

W wyniku zdarzenia nie było osób poszkodowanych, ale straty z tytułu wypadku wyniosły nieco ponad 30 mln PLN.

Komisja opublikowała Raport z postępowania Nr PKBWK/2/2011 z dnia 29.11.2011 r. zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 12/2011. Zgodnie z Raportem, przyczyny poważnego wypadku były następujące:

▪ bezpośrednia:

Niezatrzymanie się pociągu nr 112861 przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 "Stój".

▪ pierwotna:

Brak obserwacji i reakcji i maszynistów pociągu nr 112861 na wskazania tarczy ostrzegawczej ToB^{1/2} wskazującej sygnał Ot1, odnoszącej się do semafora drogowskazowego B^{1/2} i nie wdrożenie hamowania pociągu po minięciu tarczy ostrzegawczej.

▪ pośrednie:

1. Wyłączenie urządzeń czujności na drugiej w doprzęgu lokomotywie nr TEM2-198 pociągu nr 112861,
2. Brak właściwej reakcji maszynisty pociągu nr 55272 w czasie jego wyjazdu, na jadący w przeciwnym kierunku po torze nr „1a” pociąg, co mogłoby zmniejszyć skutki wypadku lub całkowicie je wyeliminować.
3. Brak właściwej reakcji nastawniczego posterunku Bł11 podczas wjazdu pociąg nr 112861, polegającej na nie powiadomieniu dyżurnego dysponującego o zagrożeniu, jakie stwarzał, pociąg nr 112861, który nie rozpoczął hamowania zbliżając się do semafora drogowaskazowego B¹/₂ wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”.
4. Wcześniejsze wyprawienie pociągu nr 55272 z towarem „TWR”, niezgodnie z WRJ przez dyżurnego ruchu dysponującego posterunku Błd stacji Białystok, powodujące konieczność zatrzymania pociągu nr 112861 zawierającego TWR, przed semaforem drogowaskazowym B¹/₂ wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”.

▪ systemowe

1. Wdrożenie i realizacja postanowień Protokołu z dnia 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej Bł2, Bł3 i Bł14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej Bł1, Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Białymstoku, bez stosownych zmian w Regulaminie Technicznym Stacji Białystok i systemie urządzeń srk.
2. Świadczenie usług trakcyjnych przez Hagans Logistics Spółka z o.o., która nie posiada licencji przewoźnika oraz Świadczenia Bezpieczeństwa i nie powinna świadczyć usług w zakresie udostępniania pracowników do obsługi trakcyjnej dla potrzeb innych przewoźników w tym przypadku dla Spółki Orlen KolTrans Sp. z o.o. na podstawie Umowy nr MP/2/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r.

W Raporcie sformułowano następujące zalecenia (rekomendacje) w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

1. Przewoźnik ORLEN KolTrans Sp. z o. o. oraz inni przewoźnicy wykonujący przewozy ładunków objętych Międzynarodowym Regulaminem RID, wprowadzą do umów o pracę dla stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych, klauzulę o zakazie pracy u innych przewoźników, w celu zachowania kodeksowego wymogu czasu pracy zwłaszcza dobowego i tygodniowego oraz przestrzegania czasu pracy w porze nocnej i przestrzegania wymaganego wypoczynku.
2. Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podejmie działania zmierzające do wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie sposobu zatrudnienia przez pracodawców pracowników wykonujących czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na podstawie umowy o pracę.

3. Komisja zobowiązuje przewoźników kolejowych do sporządzenia wykazów pracowników posiadających prawa kierowania pojazdem kolejowym wraz z określeniem charakteru ich zatrudnienia (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne), przedłożenia wykazów do Urzędu Transportu Kolejowego oraz do ich bieżącej aktualizacji.
4. Urząd Transportu Kolejowego rozważy możliwość zwiększenia ilości kontroli wykonywanych na lokomotywach przewoźników w szczególności w zakresie działania urządzeń czujności, w lokomotywach przy obsłudze pociągów w podwójnej trakcji.
5. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrole podmiotów Hagans Logistic Spółka z o.o. oraz ORLEN KolTrans Sp. z o. o., w szczególności w zakresie spełniania warunków posiadanych licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz spełniania warunków Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,
6. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrolę podmiotu Hagans Logistics Spółka z o.o. w zakresie współpracy z przewoźnikami i spełniania warunków, jakim powinni podlegać prowadzący pojazdy kolejowe,
7. PKP CARGO S.A. dokona czynności związanych z dostosowaniem harmonogramów czasu pracy maszynistów do potrzeb niezbędnych dla uruchamiania pociągów towarowych.
8. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, dostosuje regulamin (RTS) stacji Białystok do obecnego układu torowego i urządzeń srk, w którym szczegółowo określi zakres wykonywanych czynności przez pracowników posterunków nastawczych, w szczególności w przypadku likwidacji obsady poszczególnych posterunków.
9. Licencjonowani Przewoźnicy wprowadzą zapis określający obowiązki drużyny trakcyjnej drugiej lokomotywy w przypadku obsługi trakcyjnej podwójną trakcją w instrukcjach dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
10. PKP PLK S.A. wdroży do stosowania system powiadamiania przez pracowników PKP PLK S.A. o przewozach przesyłek ładunków z „TWR” od stacji nadania do stacji docelowej, wraz z pełną informacją o rodzaju ładunku oraz obowiązku jego „śledzenia”.



Fot. Poważny wypadek kat. A04 zaistniały w dniu 08.11.2010 r. o godz. 5:30 w stacji Białystok

Źródło: zdjęcia własne PKBWK

3.3. Pozostałe zalecenia wydane przez Komisję

Oprócz rekomendacji wydanych w Raportach ze zdarzeń (w ilości 20), których dochodzenia prowadzone były przez Komisję, a opisanych w pkt. 3.2 niniejszego Raportu, Komisja wydała również 14 zaleceń wydanych na podstawie zakończonych postępowań po zdarzeniach, których dochodzenia prowadzone były przez komisje kolejowe. Zalecenia te ujęte zostały w 6 wystąpieniach do Urzędu Transportu Kolejowego, zarządców infrastruktury i innych podmiotów.

Podstawą tych zaleceń były stwierdzone podczas postępowań nieprawidłowości stanowiące bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na całej sieci.

Zestawienie wydanych rekomendacji w 2011 r. zawiera Tabela nr 5.

Do momentu przygotowania niniejszego Raportu, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie przedstawił informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2011 r.

Tabela Nr 5 – Zalecenia (rekomendacje) Komisji

Lp	Data wydania	Adresat rekomendacji	Treść rekomendacji	Związane ze zdarzeniami	Stan realizacji
1.	20.01.2011	Zarządca infrastruktury – PKP PLK SA	1. Dalsze obniżenie prędkości na linii nr 70 na odcinkach, na których szyny kwalifikują się do wymiany oraz podjęcia przez Zarząd PKP PLK SA pilnych działań mających na celu zagwarantowanie zasobów finansowych i kadrowych do poprawy bezpieczeństwa na linii nr 70. 2. Przeprowadzenie nadzwyczajnego badania linii nr 70 pojazdem pomiarowym.	w sprawie wypadku kat. B09 zaistniałego w dniu 29.08.2010 r. w km. 28,033 linii 70 oraz wypadku kat. B09 zaistniałego w dniu 03.10.2010 r. w km. 28,711 linii 70 w obu zdarzeniach szlak Chmielnik - Grzybów	Brak informacji o realizacji
2.	18.02.2011	Zarządca infrastruktury – PKP PLK SA	1. Podjęcie pilnych działań przez zarządcę infrastruktury tj. PKP Polskie Linie Kolejowe SA zmierzających do zabudowy urządzeń rogatkowych kategorii A w km. 20,785 linii nr 008, w tym pilne powołanie komisji wynikające z obowiązujących przepisów w celu przekwalifikowania ww. przejazdu do kat. A. 2. Do czasu zabudowy urządzeń kat. A, od natychmiast ustawić przy linii kolejowej dodatkowe wskaźniki W6a zgodnie z ust. B5 pkt .1 Załącznika Nr 1 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33 poz. 144 z 1996 r. z późn. zmianami).	kat. B19 zaistniałego w dniu 04.10.2010 r. w km. 20,785 linii 008 szlak Warszawa Okęcie - Piaseczno	Brak informacji o realizacji

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2011 r.

3.	23.05.2011	Zarządca infrastruktury – PKP PLK SA oraz Zarząd Dróg Powiatowych w Lęborku	1. Niezwłocznie w trybie nadzwyczajnym dokonać pomiaru natężenia ruchu drogowego z uwzględnieniem ruchu pieszego i kolejowego celem obliczenia iloczynu ruchu dla przejazdu kolejowego będącego przecięciem linii kolejowej nr 202 z drogą powiatową nr 1329G (zgodnie z metryką przejazdu) na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33 poz. 144 z 1996 r. z późn. zmianami). 2. Ponownie powołać komisję ustalającą sposób zabezpieczenia skrzyżowania drogi z linią kolejową.	kat. A20 zaistniałego w dniu 28.04.2011 r. na przejeździe kat. C zlokalizowanym w km. 77,061 linii nr 202 szlak Lębork – Godkowo	Brak informacji o realizacji
4.	29.06.2011 Ze zmianą w dniu 04.11.2011 r.	Urząd Transportu Kolejowego	1. Spowodowanie, aby podmioty dokonujące napraw okresowych wagonów towarowych oraz napraw zestawów kołowych połączonych z rewizją maźnic wagonów towarowych dokonywali każdorazowo wymiany śrub mocujących pierścieni zaciskowy łożyska toczne na czopie na nowe cechowane w klasie wg wskazań dokumentacji techniczno-ruchowej lub dokumentacji systemu utrzymania. Powyższe należy dokonywać niezależnie od stwierdzonego stanu obecnie zamontowanych śrub mocujących. 2. Spowodowanie stosownych zmian w dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych i dokumentacji techniczno-ruchowej, o ile to niezbędne w zakresie obowiązku wymiany na nowe śrub, o których mowa w pkt. 1.	kat. B11 zaistniałego w dniu 12.03.2011 w km. 192,265 linii nr 025, szlak Ostrowiec Świętokrzyski – Bodzechów	Brak informacji o realizacji
5.	01.07.2011	Właściciel wagonów GATX Rail Poland	Niezwłocznie podjęcie przez Spółkę działań mających na celu: 1. Ewidencję przebiegu w km posiadanych wagonów pomiędzy naprawami okresowymi 2. Prawidłowe wystawianie świadectw sprawności technicznej z podaniem okresu ważności świadectwa oraz wyrażonego czasem i przebiegiem wagonu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych; 3. Systematyczną kontrolę i nadzór nad jakością wykonywanych napraw okresowych wagonów w podmiotach zewnętrznych; 4. Zapewnienie, że świadectwa sprawności technicznej będą wystawiane po zakończeniu naprawy okresowej a nie w trakcie jej dokonywania.	1. B11 z dnia 12.03.2011 szlak Ostrowiec Świętokrzyski – Bodzechów, 2. B09 z dnia 11.03.2011 st. Warszawa Gdańska	Brak informacji o realizacji
6.	22.11.2011	Urząd Transportu Kolejowego	1. Zorganizowanie nadzwyczajnych (pozaplanowych) szkoleń z zakresu obowiązków pracowników prowadzących ruch kolejowy i pracowników prowadzących pojazdy kolejowe oraz kierowników pociągów. Szkolenia powinni prowadzić pracownicy z przygotowaniem zawodowym w specjalności organizacja ruchu, pojazdy kolejowe bez napędu i z napędem uczestniczący w pracach komisji kolejowych. 2. Zainstalowanie (urządzeń rejestrujących) kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji a prowadzących pociągi w celu rejestracji obrazu przed pojazdem oraz głosu maszynistów przez okres co najmniej 24 godzin, przeprowadzenie niezbędnych szkoleń pracowników z zakresu obsługi tych urządzeń oraz dokonanie stosownych zmian w przepisach wewnętrznych przewoźników w związku z zainstalowaniem ww. urządzeń.	1. A06 z dnia 12.08.2011 szlak Rokiciny – Baby, linia 001 (wjazd na kierunek zwrotny przez pociąg pasażerski ze zbyt dużą prędkością – wykolejenie pociągu) 2. B06 z dnia 19.10.2011 stacja Chybie linia 093 (wjazd z max. prędkością na kierunek zwrotny skutkujące wykolejeniem pociągu) 3. C44 z dnia 29.10.2011 stacja Chybie linia 093 (wjazd pociągu towarowego bez zezwolenia przy sygnale „Stój” w drogę przebiegu ułożoną dla pociągu osobowego; maszynista poc. osobowego użył radiostopu), i innych	Brak informacji o realizacji

3.4. Zdarzenia zgłoszone przez Komisję do ERA za pośrednictwem systemu ERADIS

W 2011 r. zgłoszonych zostało do Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA) za pośrednictwem systemu ERADIS łącznie 5 zdarzeń, z czego 2 poważne wypadki oraz 3 wypadki. Zgłoszenia nastąpiły na podstawie:

- art. 19 § 2 Dyrektywy w przypadku 2 zdarzeń
- art. 19 § 1 Dyrektywy w przypadku 3 zdarzeń.

Opis zgłoszonych zdarzeń zawiera Tabela Nr 4.

Tabela Nr 4 - Zdarzenia zgłoszone przez Komisję do ERA w 2011 r.

L.p.	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Kategoria zdarzenia	Przyczyna bezpośrednia	Nr wg ERADIS (baza danych ERA)	Data zakończenia postępowania	Podstawa zgłoszenia wg Dyrektywy 2004/49/EC	Liczba osób zabitych / rannych
1.	2011.04.28	Linia 202 szlak Lębork - Godkowo km. 77,061	A20	Wjazd przez kierującego pojazdem ciężarowym na przejeździe kat. C przed jadącym pociąg przy aktywnej samoczynnej sygnalizacji przejazdowej	PL-1137	2011.08.30	Art. 19.1	2/15
2.	2011.05.16	Linia 426 szl. Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie km. 2,728	B04	Zbiegnięcie wagonów i wjechanie w budynek mieszkalno-dworcowy stacji Strzelce Krajeńskie Wschód	PL-1213	2010.12.14	Art. 19.1	2/0
3.	2011.08.12	Linia 001 st. Baby km. 128,615	A06	Przekroczenie dopuszczalnej prędkości pociągu podczas wyjazd z toru szlakowego nr 2 w stację Baby na sygnał zezwalający S10 na semaforze wjazdowym i jazda z prędkością 113 km/h na kierunek zwrotny rozjazdu (dopuszczalna prędkość 40 km/h)	PL-1214	W toku	Art. 19.1	2/34

4. Analiza zdarzeń za 2011 r. w stosunku do 2010 r.

Wzrost liczby zdarzeń przy wzroście przewozów i pracy przewozowej

W roku 2011r. całkowita liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji uległa zwiększeniu w stosunku do roku poprzedniego o ponad 5%. Wzrost nastąpił w wyniku znacznego wzrostu liczby incydentów o ponad 20%. Nieznacznie wzrosła liczba wypadków - o ponad 1%. Wzrost liczby zdarzeń mógł być efektem wzrostu podstawowych parametrów przewozów i pracy przewozowej w zakresie transportu pasażerów i towarów.

Przewozy towarowe

W 2011 r. nastąpiło ożywienie na rynku przewozów towarowych – łącznie przewieziono 249,3 mln ton ładunków wykonując pracę przewozową na poziomie 54,195 mld tkm. W stosunku do roku 2010 nastąpił wzrost przewozów towarowych o ponad 5%, zaś pracy przewozowej o prawie 10%. (źródło: UTK).

Przewozy pasażerów

W przewozach pasażerów daje się zauważyć również tendencję wzrostową. W 2011 roku z usług przewoźników kolejowych skorzystało 263,8 mln pasażerów. Przy ich przewozie wykonano pracę na poziomie 18,1

mld pasażerokilometrów. W porównaniu z 2010 rokiem liczba przewiezionych pasażerów zwiększyła się o 1,5 mln (0,6%). Wolumen wykonanej pracy przewozowej wzrósł o 181 mln pasażerokilometrów (1%). (źródło:UTK).

Poważne wypadki (porównanie do 2010 r.)

Nastąpił spadek liczby poważnych wypadków o ponad 4,5%. Liczba zdarzeń - potrąceń osób przez tabor w ruchu nie uległa zmianie. Obecnie większość komisji kolejowych kwalifikuje tego rodzaju zdarzenia jako „wypadki” a nie „poważne wypadki” pomimo, że w zdarzeniu są ofiary śmiertelne. Jednakże patrząc na definicję „poważnego wypadku” – zakwalifikowanie zdarzenia do tej grupy wymaga stwierdzenia, że system zarządzania bezpieczeństwem funkcjonował niewłaściwie oraz wnioski z badania tego zdarzenia mogą mieć wpływ na regulacje bezpieczeństwa. W większości zdarzeń z udziałem osób system zarządzania bezpieczeństwem funkcjonował prawidłowo i nie było podstaw do kwalifikowania zdarzenia jak „poważny wypadek”. W zakresie pozostałych zdarzeń w tej grupie należy też wspomnieć o spadku o 5% sumarycznej liczby poważnych wypadków na przejazdach kolejowych (kategorie A18 do A21).

Miał miejsce również 1 poważny wypadek w kategorii A06 zaistniały w dniu 12.08.2012, w stosunku do którego dochodzenie jest prowadzone przez zespół powypadkowy PKBWK.

W grupie poważnych wypadków nie wystąpiło zdarzenie w kat. A04 (nie zatrzymanie się pociągu w wyznaczonym miejscu), jednakże wzrostowi uległa liczba wypadków w tym obszarze (przy mniej poważnych konsekwencjach tych zdarzeń).

Wypadki

W zakresie liczby wypadków nastąpił nieznaczny wzrost liczby zdarzeń o 1,2% w stosunku do roku poprzedniego. Wzrost liczby zdarzeń nastąpił w szczególności w następujących obszarach:

- utrzymujący się już od 2009 r. ciągły wzrost liczby wypadków kat. B04 związanych z nie zatrzymaniem się pociągu lub manewrującego składu w wyznaczonym miejscu bądź uruchomieniem pociągu bez wymaganego pozwolenia; spowodowane to jest między nieprawidłowościami w nadzorze nad czasem pracy i wypoczynku drużyn trakcyjnych u niektórych przewoźników; wzrost liczby wypadków w tym obszarze wyniósł o ok. 5 % (z 17 na 18).
- duży wzrost liczby wypadków kat. B09 spowodowanych złym stanem infrastruktury kolejowej o 25% (wzrost z 58 do 74);
- bardzo duży wzrost liczby wypadków kat. B11 spowodowanych złym stanem technicznym wagonów wzrost o ponad 90% (wzrost z 21 na 41);
- wzrost o prawie 5 % liczby zdarzeń kat. B34 potrącenia osób podczas przechodzenia przez tory w miejscu niedozwolonym (z 315 na 329).
- wzrost o ponad 20% liczby wypadków kat. B19 na przejazdach kat. B (z 13 na 16) przy jednoczesnej tendencji spadku całkowitej liczby zdarzeń na przejazdach (zwiększenie liczby wypadków na przejazdach kat. B a zmniejszenie na pozostałych kategoriach).

W grupie wypadków istnieją również obszary, w których nastąpiło zmniejszenie liczby zdarzeń, na uwagę zasługują:

- zmniejszenie liczby wypadków kat. B18, B20 i B21 na przejazdach kat. A, C i D odpowiednio o 69%, 38% i 13%; m.in. przyczyniła się do tego modernizacja systemu zapewniająca bezawaryjną pracę;
- zmniejszenie liczby wypadków spowodowanych klęskami żywiołowymi o 77% (spadek z 13 do 3).

Incydenty

W stosunku do roku 2010 liczba incydentów wzrosła o ponad 21%.

Do obszarów, w których liczba incydentów wzrosła należą w szczególności:

- incydenty kat. C44 (niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia) – wzrost o ponad 50% (z 11 do 17);
- incydenty kat. C51 (uszkodzenie infrastruktury) – wzrost o ponad 60% (z 16 do 26);
- incydenty kat. C50 (niewłaściwy załadunek lub nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku) – wzrost o ponad 50% (z 7 do 11);
- incydenty kat. C64 (wybryki chuligańskie) – wzrost o ponad 30% z 32 do 44.
- incydenty kat. C65 (zdarzenia z udziałem osób bez poważnych konsekwencji) – wzrost o 84% z 25 do 46.
- Incydenty kat. C60 (najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę) – wzrost o ponad 35% z 18 do 25.

W grupie incydentów nie zgłoszono do Komisji zdarzeń kat. C42, C46, C49, C52, C61, C63 oraz C66, pomimo wystąpienia zdarzeń większości tych grup w roku poprzednim.

Poszkodowani w wypadkach

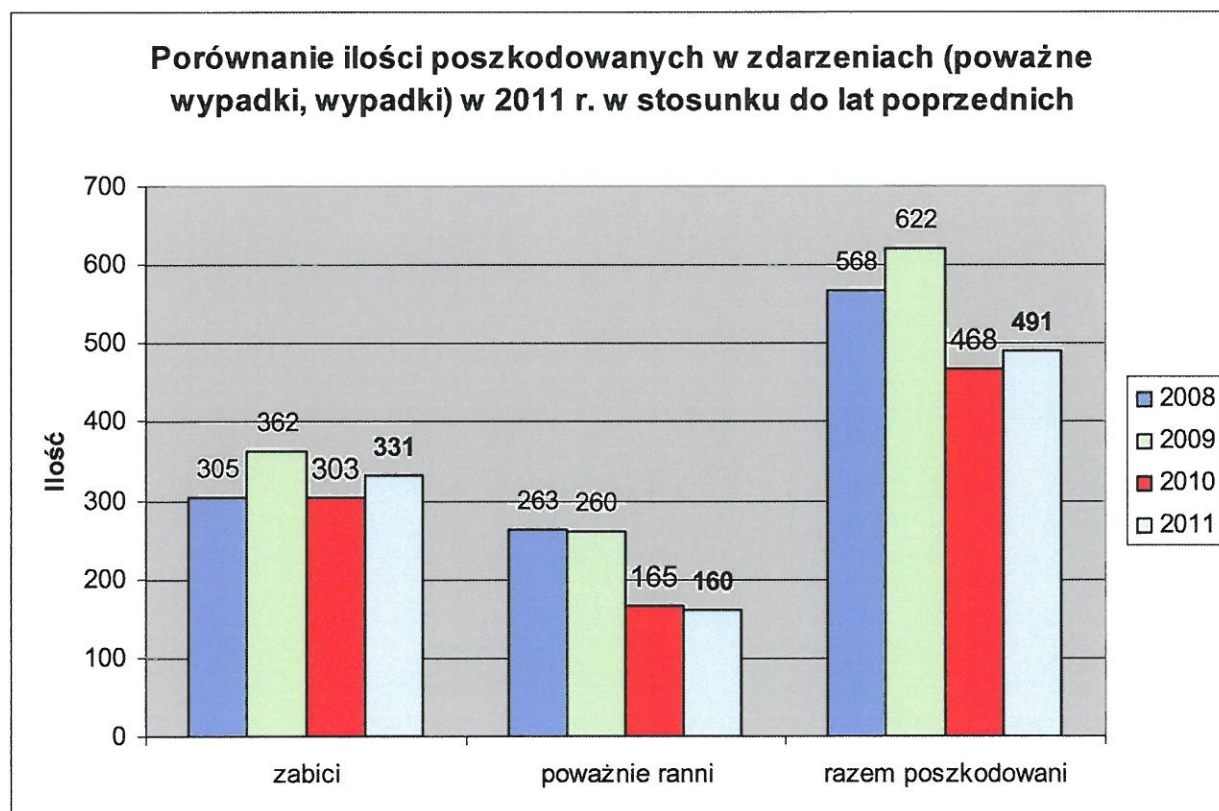
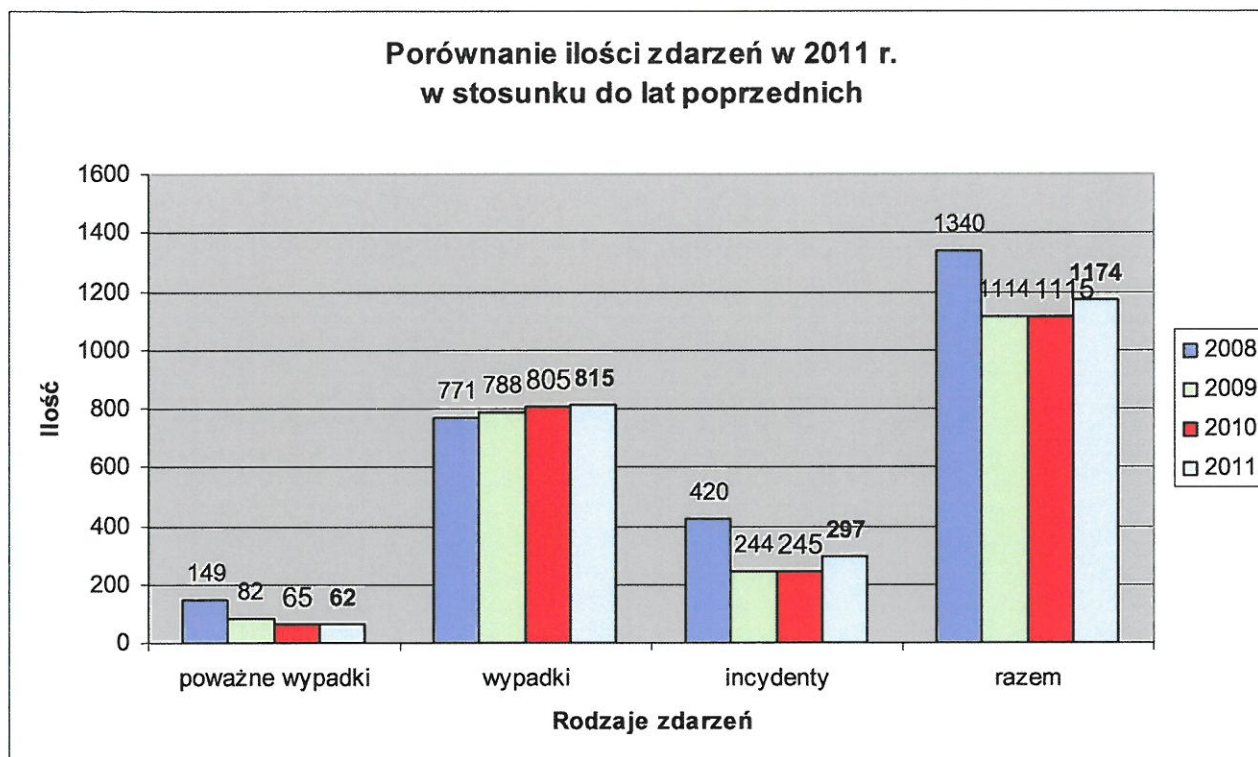
Zwiększeniu o 4,9 % w stosunku do roku 2010 uległa liczba osób poszkodowanych we wszystkich zdarzeniach, w tym w grupie osób zabitych nastąpił wzrost o ponad 9%, w grupie ciężko rannych – spadek o 3%.

W grupie osób, które zostały zabite w wypadkach kolejowych większość osób stanowiły osoby potrącone przez pojazdy kolejowe w ruchu w szczególności przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych poza przejściami i przejazdami przez tory.

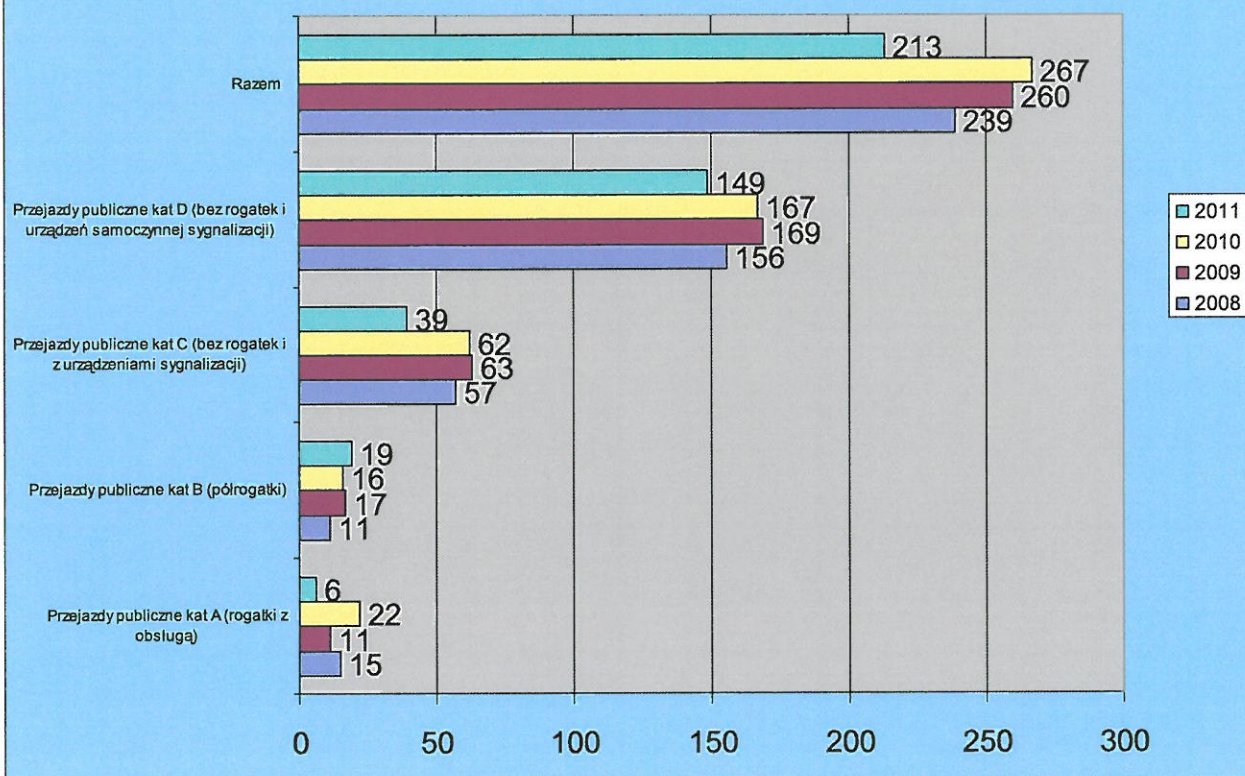
Zdarzenia na przejazdach

Na uwagę zasługuje znaczne zmniejszenie całkowitej liczby zdarzeń na przejazdach (poważnych wypadków i wypadków) o około 20%, co świadczy o poprawie bezpieczeństwa w tym obszarze.

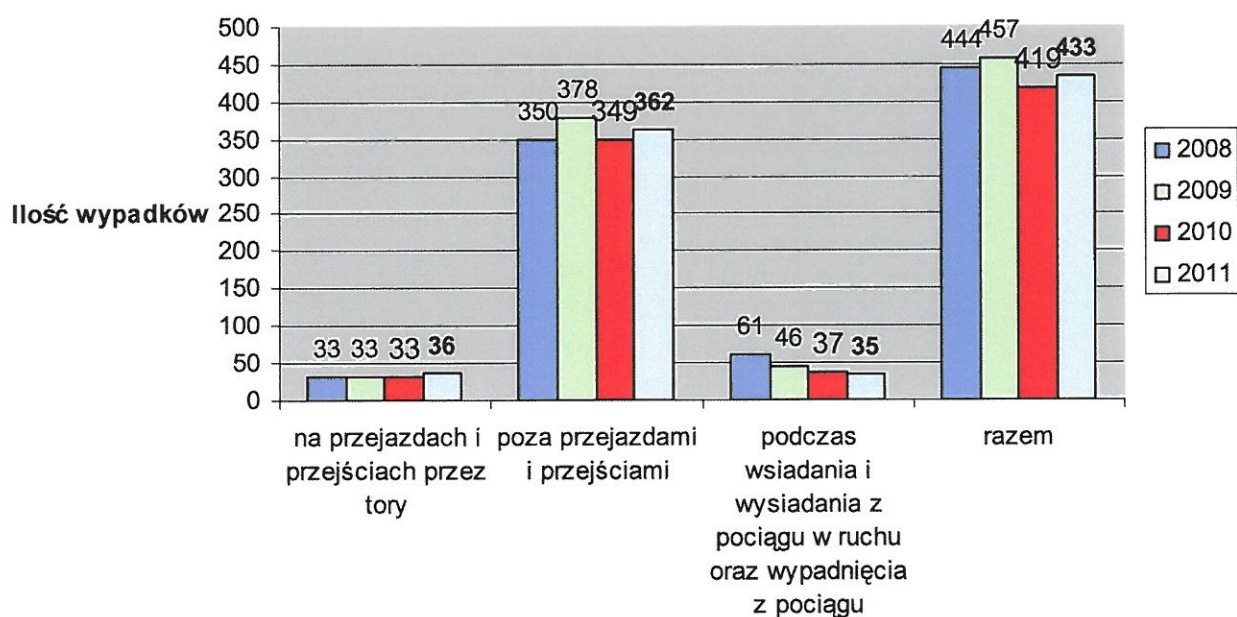
Poniżej zilustrowano na wykresach podstawowe dane dotyczące wskaźników liczby zdarzeń w 2011 r.



Poważne wypadki i wypadki na przejazdach w latach 2008-2011



Ilość zdarzeń (poważnych wypadków i wypadków) z udziałem osób i taboru w ruchu w 2011 r. w porównaniu do lat poprzednich



5. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w roku 2011.

W 2011 r. Komisja prowadziła statutową działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, przy znacznych oszczędnościach przyznanych środków finansowych w stosunku do założonego budżetu finansowego na rok 2011 przyznanego Komisji przez Ministerstwo Infrastruktury – obecnie Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W ramach swoich działań Komisja współpracowała z innymi komórkami Ministerstwa Infrastruktury między innymi w zakresie opiniowania projektów aktów prawnych, programów branżowych, przygotowywania budżetu czy spraw organizacyjnych oraz spraw personalnych.

Działalność Komisji również dotyczyła współpracy z komisjami kolejowymi, zewnętrznymi organizacjami i przedsiębiorstwami w kraju i za granicą w następujących obszarach:

- komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie zdarzeń,
- Europejską Agencją Kolejową (ERA) w zakresie uczestnictwa w posiedzeniach plenarnych i konferencjach organizowanych przez Agencję, wymiany informacji oraz organizowanych badaniach ankietowych oraz udział w zespołach roboczych w ramach ERA,
- udział w wielu konferencjach i szkoleniach organizowanych przez krajowych zarządców infrastruktury, przewoźników, urzędy państwowe oraz szkoły wyższe w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi (poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami).

W 2011 r. zgodnie z oczekiwaniami przewoźników i zarządców infrastruktury dokonano również modyfikacji strony internetowej Komisji w ramach portalu internetowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Strona Komisji dostępna jest obecnie pod adresem: www.transport.gov.pl, zakładka „transport kolejowy”, następnie „Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych”. W ramach strony Komisji pogrupowano materiały na następujące działy:

- PKBWK – informacje ogólne i skład personalny,
- raporty zdarzeń,
- raporty roczne,
- postępowania nadzorowane,
- rekomendacje.

6. Wyzwania na rok 2012 r.

W ramach bieżącej działalności Komisji w 2012 r. niezbędna będzie realizacja m.in. następujących działań:

- Dalsze prowadzenie i nadzorowanie dochodzeń;
- Opracowanie logo Komisji;

- Opracowanie zaleceń na bazie wyników postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe dotyczących całej sieci kolejowej w Polsce lub w Unii Europejskiej;
- Aktualizacja i prowadzenie bazy danych zdarzeń kolejowych
- Współpraca z innymi komórkami Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przy transpozycji do przepisów krajowych zmian do Dyrektywy nr 49/EC/2005 opisanych oraz innych przepisów;
- Dalsza współpraca z Urzędem Transportu Kolejowego w ramach zaleceń przekazywanych do realizacji zgodnie z kompetencjami Prezesa UTK i innych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów;
- Współpraca i udział w zespołach roboczych i szkoleniach organizowanych przez Europejską Agencję Kolejową
- Efektywna współpraca z urzędami krajowymi i organizacjami międzynarodowymi;
- Udział w bilateralnych spotkaniach z przedstawicielami krajowych organów dochodzeniowych (NIB) innych krajów UE;
- Szkolenia członków stałych w zakresie wiedzy niezbędnej do realizacji zadań Komisji;
- Bieżąca aktualizacja Listy Ministra - Członków doraźnych Komisji;
- Nadzór nad przestrzeganiem założeń budżetu Komisji na 2012 r.

W roku 2012 Komisja będzie kontynuować działania zmierzające poprawie bezpieczeństwa na liniach kolejowych m.in. poprzez:

- dalszą analizę przyczyn rosnącej liczby zdarzeń przejechania bez zatrzymania obok sygnału „stój” lub nie zatrzymania się pojazdów kolejowych w wyznaczonym miejscu,
- wnikliwą analizę czasu pracy i sposobu zatrudniania pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- rekomendowanie zmian postanowień w przepisach krajowych i wewnętrznych w sprawie prowadzenia ruchu pociągów przez stację w sposób odbiegający od rozkładu jazdy.
- dalsze zalecenia wprowadzania parametrów przebiegu kilometrów wagonów w okresie międzynarodowym, w związku z rosnącą liczbą wypadków spowodowanych przez zły stan techniczny wagonów,
- ścisłą analizę stanu bezpieczeństwa nawierzchni kolejowej i rekomendowanie działań mających na celu jej poprawę, w związku z rosnącą liczbą wypadków spowodowanych przez zły stan techniczny nawierzchni kolejowej,
- bieżącą wymianę doświadczeń i wiedzy z Urzędem Transportu Kolejowego jak i z zagranicznymi Organami Dochodzeniowymi (NIB) oraz Europejską Agencją Kolejową w ramach posiedzeń plenarnych i zespołów roboczych.

7. Podsumowanie

W 2011 r. nastąpił wzrost ogólnej liczby zdarzeń o ponad 5% w porównaniu z rokiem poprzednim przy jednocześnie wzrastającej pracy przewozowej w transporcie towarów (ok.10%) oraz pasażerów (ok.1%).

Jednocześnie dała się zauważyć pozytywna tendencja zmniejszenia ilości zdarzeń na przejazdach kolejowych o około 20%, co świadczy o poprawie bezpieczeństwa w tym obszarze.

Komisja w 2011 r. wypełniała swoje statutowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2011 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z komisjami kolejowymi, które nadzoruje, Urzędem Transportu Kolejowego oraz zarządcami infrastruktury i przewoźnikami.

Działania Przewodniczącego Komisji w ramach nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe wymusiły wnikliwą analizę przyczyn powstania zdarzeń na bazie której opracowane wnioski zapobiegają powstaniu podobnych zdarzeń. W Raportach z poważnych wypadków, których badaniem zajmowały się zespoły powypadkowe Komisji przedstawiono szereg rekomendacji (zaleceń) mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz inne podmioty.

Szczegółowej analizie były poddawane postanowienia ujęte w przepisach wewnętrznych przewoźników, zarządców infrastruktury, regulaminach organizacji pracy, wymogach kwalifikacyjnych i systemu zarządzania bezpieczeństwem pod kątem czy nowe okoliczności powstania zdarzenia nie wymagają doprecyzowania przepisów. Wydane przez Przewodniczącego rekomendacje na podstawie podjętych uchwał przez Komisję uwzględniały powyższe powodując między innymi:

- ograniczenie prędkości na wybranych odcinkach linii kolejowych w związku ze stwierdzonym złym stanem technicznym tych linii powodującym duże ryzyko występowania kolejnych zdarzeń,
- konieczność podjęcia działań przez zarządców infrastruktury oraz zarządców dróg kołowych w odniesieniu do wybranych przejazdów kolejowych mających na celu poprawę bezpieczeństwa na tych obiektach,
- konieczność wymiany śrub mocujących pierścieni zaciskowy łożysk wagonów towarowych na nowe podczas napraw okresowych,
- organizację dodatkowych szkoleń dla prowadzących pojazdy kolejowe oraz pracowników prowadzących ruch kolejowy,
- podjęcie działań w zakresie instalacji urządzeń rejestrujących obraz na szlaku i dźwięk w kabinach czynnych pojazdów trakcyjnych prowadzących pociągi,
- sukcesywne wprowadzanie pełnych terminów ważności świadectw sprawności technicznej pojazdów.

8. Dane kontaktowe i teleadresowe Komisji

Siedziba Komisji:

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
budynek A pok. 249 - Sekretariat, Przewodniczący, Z-ca Przewodniczącego
247 – Sekretarz, Członek stały

Członkowie stali:

Tadeusz Rys
Przewodniczący PKBWK
telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: trys@transport.gov.pl

Jan Andrzej Młynarczyk
Zastępca Przewodniczącego PKBWK
telefon (0-22) 630-14-33, 630-14-34, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: jmlynarczyk@transport.gov.pl

Rafał Leśniowski
Sekretarz, Członek stały PKBWK
telefon (0-22) 630-14-35, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: rlesniowski@transport.gov.pl
Andrzej Gniwek
Członek stały PKBWK, telefon (0-22) 630-14-36, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: agniwek@transport.gov.pl

Pracownik obsługi komisji:

Barbara Pióro, telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: bpioro@transport.gov.pl