



Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2019

Z DZIAŁALNOŚCI
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW
KOLEJOWYCH

Zatwierdził:

Podpis na oryginale

Tadeusz Ryś

Przewodniczący

Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

ul Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa
tel.: (022) 630 14-33, fax.: (022) 630 14-39, e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl
tel. dyżurny 510 126 711

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

SPIS TREŚCI

Punkt	Tytuł	Strona
1.	Wstęp	4
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji	4
1.2	Struktura organizacyjna Komisji	6
2.	Formy prowadzenia postępowania przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2019 r.	10
3.	Zdarzenia w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r.	13
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji przez obowiązane podmioty	13
3.2	Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowania, o których została powiadomiona Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (EUAR)	18
3.2.1.	Wypadek kategorii B11 zaistniały w dniu 17 marca 2019 r. o godz. 21:49 na szlaku Taczanów - Pleszew, w torze nr 1, km 107,985 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny	18
3.2.2.	Wypadek kategorii B13 zaistniały w dniu 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 w stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza	21
3.2.3.	Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec	23
3.2.4.	Poważny wypadek kategorii A19 zaistniały w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo – Żłotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna	25
3.2.5.	Incydent kolejowy kategorii C41 zaistniały w dniu 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie	27
3.2.6.	Poważny wypadek kategorii A21 zaistniały w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol	29
3.2.7.	Wypadek kategorii B11 zaistniały 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów Opolski - Opole Groszowice, w torze nr 1, w km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny	31
3.2.8.	Poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz. 12:55 na szlaku Paczyna - Toszek, w torze nr 1, w km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom - Wrocław Główny	32
4.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	33
4.1	Zalecenia wydane w 2019 r., a opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2018	33
4.2	Zalecenia wydane w Raporcie Rocznym za rok 2019	35
5.	Realizacja zaleceń wydanych w 2019 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)	38
5.1	Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń	39
5.2	Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (na podstawie stanowiska Prezesa UTK)	63
6.	Analiza zdarzeń zaistniałych w 2019 r.	66
7.	Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2019 r.	74

8.	Zadania PKBWK na rok 2020	79
9.	Podsumowanie	80
10.	Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2020 r.	85
	ZAŁĄCZNIK „A” do Raportu Roczno PKBWK za 2019 r.	86
	Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r.	
	ZAŁĄCZNIK „B” do Raportu Roczno za rok 2019 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów	102

1. Wstęp

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji

Przy Ministrze właściwym do spraw wewnętrznych i administracji działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „**Komisją**” lub „PKBWK”. Utworzenie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei - Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102 zwana dalej „Dyrektywą”). Zgodnie z art. 22 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 określonym Dyrektywą, zgodnie z prawem krajowym jest „Komisja”. Komisja jest w pełni niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym od podmiotów, o których mowa w art. 22 Dyrektywy i **reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącego**.

Komisja działa na podstawie postanowień rozdziału 5a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą”. Zgodnie z treścią art. 4 ust. 2 *ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. 1979) (dalej „ustawa o zmianie ustawy”) z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia - tj. od dnia 1 listopada 2019 r.) **minister właściwy do spraw wewnętrznych** albo obsługujący go urząd wstępuje **w miejsce ministra właściwego do spraw transportu** albo obsługującego go urzędu w zakresie praw i obowiązków związanych z funkcjonowaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

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

Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

Zgodnie z uwagami zgłoszonymi przez przedstawicieli Komisji Europejskiej do przepisów prawa krajowego zostały wprowadzone zmiany do ustawy o transporcie kolejowym, ustawą z dnia

25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741). Podstawowym zadaniem Komisji jest prowadzenie postępowania **po każdym poważnym wypadku** w transporcie kolejowym (zaistniałym na liniach kolejowych i bocznicach kolejowych) mającym oczywisty (negatywny) wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie tym bezpieczeństwem. 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 transeuropejskiego systemu kolei.

Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa wyżej, Przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o jego zaistnieniu.

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

Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi do ustawy o transporcie kolejowym od 1 marca 2016 r. nastąpiło rozszerzenie zakresu kompetencji Komisji o możliwość badania zdarzeń, które mają miejsce na bocznicach kolejowych. Objęcie bocznic kolejowych analogicznymi rozwiązaniami, jakie funkcjonują na liniach kolejowych, umożliwia prowadzenie postępowań przez organ niezależny na obszarze bocznic kolejowych.

Kolejnym warunkiem możliwości prowadzenia postępowań w sprawie wypadków i incydentów jest ich zaistnienie w powtarzalnych sytuacjach spowodowanych podobnymi przyczynami. Każda decyzja o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu jest poprzedzona uwzględnieniem:

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

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

W ramach swojej działalności Komisja prowadzi dochodzenia, których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń, jak również określenie wniosków zapobiegawczych, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.

Członkowie Komisji posiadają legitymacje uprawniające do czynności służbowych w miejscu zdarzenia kolejowego, jak i innych czynności z nim związanych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. U. poz. 269).

Legitymacje służbowe wydane:

- 1) **członkom stałym** Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, **zachowują ważność do dnia** wydania legitymacji zgodnych ze wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 28d ust. 3 ustawy zmienionej, jednak **nie dłużej niż przez 12 miesięcy** od dnia wejścia w życie *ustawy o zmianie ustawy*;
- 2) **członkom doraźnym** Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie *ustawy o zmianie ustawy*.

Do dnia wydania legitymacji zgodnych ze wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 28d ust. 3 ustawy zmienionej, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, **członkowie doraźni** Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wyznaczani do udziału w postępowaniu od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy mogą wykonywać czynności, **po okazaniu wyznaczenia do udziału w postępowaniu**.

W przypadkach, w których Komisja prowadzi postępowanie, sporządza raport zgodny z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. poz. 369).

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r. w skład Komisji wchodziło 12 członków stałych w tym Przewodniczący, dwóch Zastępców, Sekretarz oraz jeden pracownik obsługi Komisji prowadzący sprawy administracyjno-biurowe i sekretariat Przewodniczącego Komisji. Siedziba Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych pozostaje w budynku Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: ul. Chałubińskiego 4, budynek A, 00-928 Warszawa, a jak stanowi art. 28d ust. 2 ustawy zmienionej, obsługę Komisji zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Do 31 października 2019 r. obsługę Komisji sprawowały odpowiednie komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

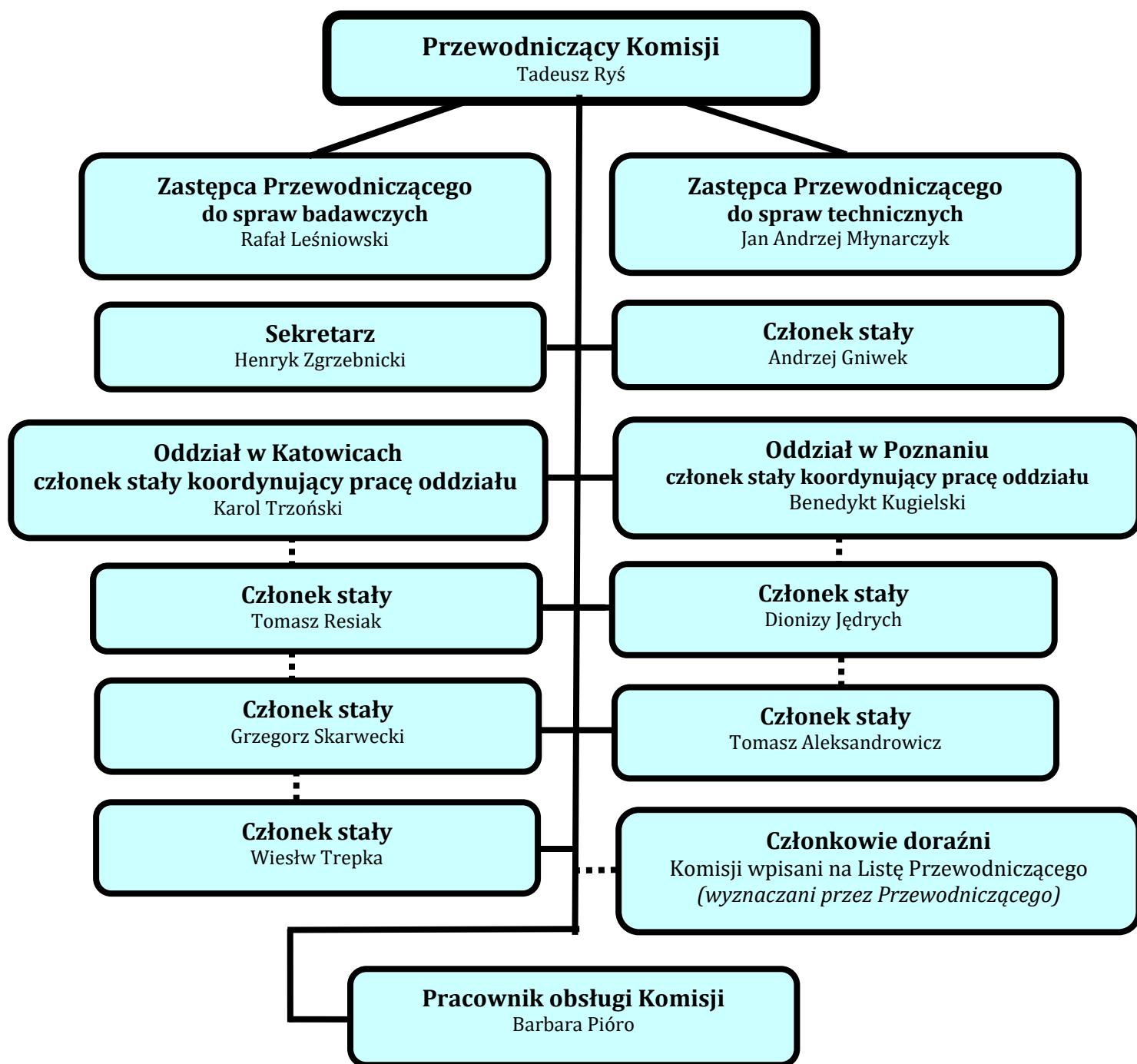
Zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 Regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, obowiązującym w 2019 r., zawartym w załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 29 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. Urz. Min. Inf. i Bud. poz. 48), Przewodniczący koordynował realizację zadań Komisji, zapewniał właściwą organizację pracy Komisji, jej sprawne działanie oraz reprezentował Komisję na zewnątrz.

W wyniku zmiany w 2015 r. ustawy o transporcie kolejowym zostały nałożone na PKBWK dodatkowe obowiązki związane z objęciem swoim zakresem działania również bocznic kolejowych, poskutkowało to skokowym wzrostem liczby zdarzeń zgłaszanych do Komisji począwszy od 1 marca 2016 r. W nowym systemie zakresem działalności przez PKBWK objętych jest ponad 700 podmiotów, w tym zarządców linii kolejowych, przewoźników i użytkowników bocznic, którzy zobowiązani są do zgłaszania zdarzeń do Komisji dla potrzeb wydania decyzji o podjęciu postępowania.

Na podstawie delegacji ustawowej określonej w art. 1 pkt 3 lit. a *ustawy o zmianie ustawy* minister właściwy do spraw wewnętrznych został zobowiązany do określenia w drodze zarządzenia, regulaminu działania Komisji, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji Komisji.

W skład Komisji wg nowej struktury organizacyjnej (tj. od 31 stycznia 2020 r.) wchodzi:

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

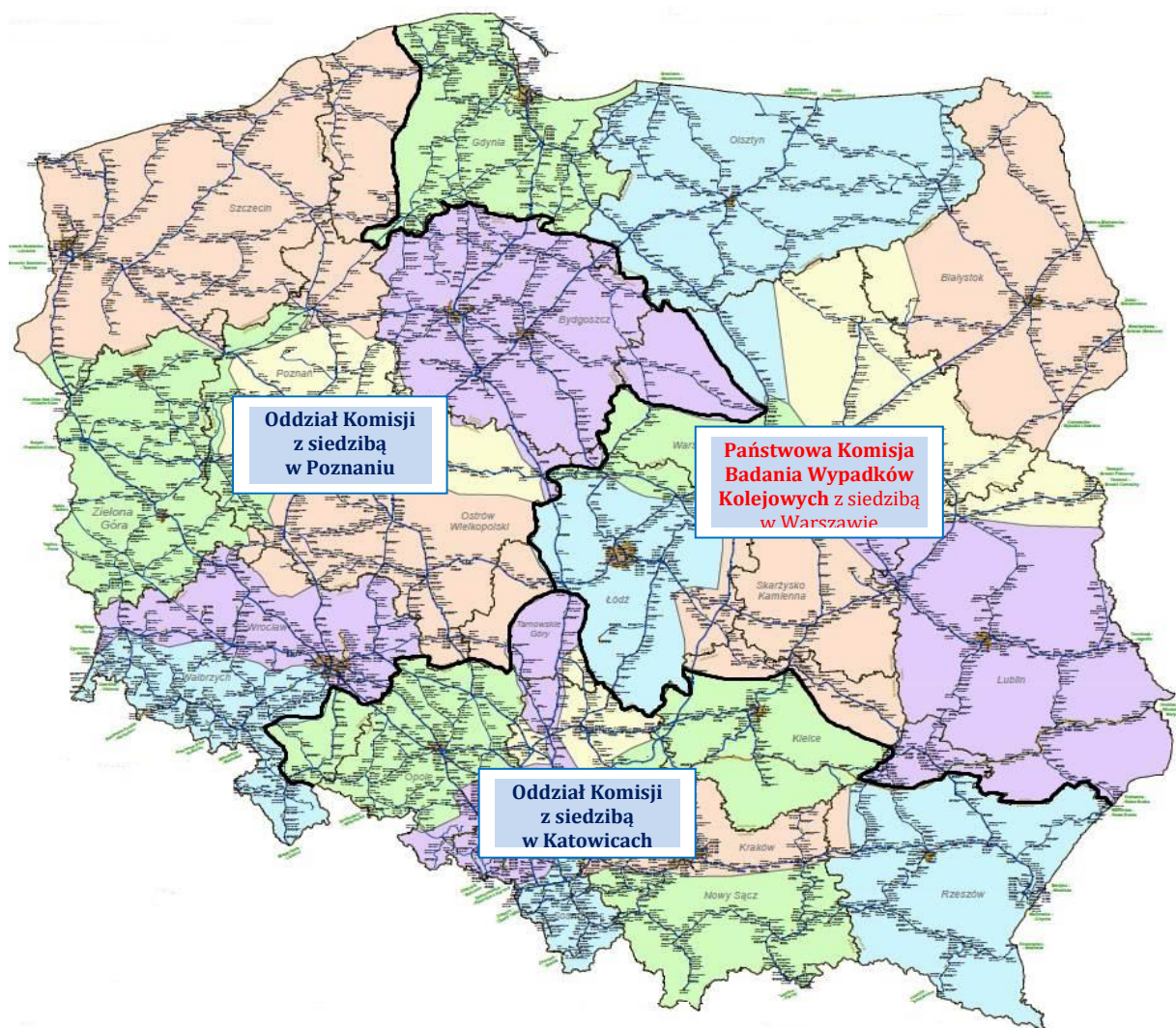


Stan na dzień 31 grudnia 2019 r.

Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2019 r. w:

- siedzibie Komisji w Warszawie - 5 członków stałych oraz 1 pracownik obsługi^{*)} Komisji,
- oddziale Komisji w Katowicach – 4 osoby,
- oddziale Komisji w Poznaniu – 3 osoby.

^{*)} obsługę Komisji zapewnia urząd ministra właściwego do spraw wewnętrznych, aktualnie 1 pracownik Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego MSWiA - zatrudniony w siedzibie Komisji w Warszawie.



Z dniem 1 listopada 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1979) wprowadzająca zmiany organizacyjne dotyczące Komisji.

Struktura organizacyjna i Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych obowiązujące w 2019 r. zostały wprowadzone zarządzeniem nr 29 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Należy nadmienić, że od dnia 31 stycznia 2020 r. obowiązuje nowy Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wprowadzony zarządzeniem nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

2. Formy prowadzenia postępowania przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2019 r.

W 2019 r. Komisja prowadziła postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w następujących formach:

1. *Prowadzenie postępowania przez Zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji* – w przypadku tej formy, Przewodniczący Komisji wyznaczał kierującego zespołem badawczym, a następnie w porozumieniu z nim ustalał skład zespołu badawczego spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół badawczy Komisji przeprowadzał czynności mające na celu ustalenie okoliczności i przyczyny zdarzeń, przygotowanie dokumentacji opisującej proces postępowania, niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej badanie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Kierujący zespołem badawczym wyznaczał i koordynował czynności wykonywane przez osoby wchodzące w skład tego zespołu oraz był odpowiedzialny za prawidłowość przeprowadzonych czynności. Zadania oraz zakres szczegółowy czynności określał regulamin organizacyjny PKBWK z dnia 22 czerwca 2017 r.

W 2019 r. raport był sporządzany przez Zespół badawczy na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. poz. 560).

Do czasu wydania rozporządzenia określonego w art. 1 pkt 6 lit b na podstawie *ustawy o zmianie ustawy* (tj. art. 281 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym) obowiązuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego, dotyczące zawartości merytorycznej raportu sporządzanego przez Zespół badawczy.

W 2019 r. Przewodniczący Komisji Pan Tadeusz Ryś trzykrotnie podjął decyzję o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) wypadku kategorii B11 zaistniałego w dniu 17 marca 2019 r. o godz. 21:49 na szlaku Taczanów – Pleszew, w torze nr 1, km 107,985 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny;
- 2) wypadku kategorii B13 zaistniałego w dniu 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 w stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza;
- 3) poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec;

Zastępca Przewodniczącego Komisji Pan Rafał Leśniowski - działając ze wskazania Przewodniczącego - w 2019 r. pięciokrotnie podjął decyzję o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 4) poważnego wypadku kategorii A19 zaistniałego w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo – Złotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna;
- 5) incydentu kolejowego kategorii C41 zaistniałego w dniu 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie;
- 6) poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol;
- 7) wypadku kategorii B11 zaistniałego 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów Opolski - Opole Groszowice, w torze nr 1, w km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny;
- 8) poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz. 12:55 na szlaku Paczyna - Toszek, w torze nr 1, w km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom - Wrocław Główny.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję przedstawia się następująco:

- postępowania wymienione w pozycjach od 1 do 7 zostały zakończone przez zespoły badawcze Komisji, po uprzednim zapoznaniu podmiotów (o których mowa w art. 28k ust. 2 ustawy, z treścią projektu Raportu), a opracowane „Raporty z postępowania” zostały przyjęte uchwałami Komisji i opublikowane,
- z postępowania wymienionego w pozycji 8 został sporządzony projekt raportu nr PKBWK/08/2020, który został skierowany do podmiotów, o których mowa w art. 28k ust. 2 ustawy, na podstawie § 17 ust. 8 Regulaminu działania PKBWK,
- po zebraniu uwag do projektu raportu PKBWK/08/2020 z postępowania, zgłoszonych przez podmioty, o których mowa w art. 28k ust. 2 ustawy, kierujący Zespołem badawczym lub wyznaczony przez niego członek zespołu badawczego omówi je na posiedzeniu Komisji, na którym zgłoszone uwagi zostaną przyjęte lub odrzucone; następnie skorygowana treść raportu zostanie przyjęta uchwałą Komisji i opublikowana (prawdopodobny termin publikacji raportu - październik 2020 r.).

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

2. *Bezpośredni udział członka Komisji w oględzinach miejsca zdarzenia w obecności komisji kolejowych* – stosowany był przede wszystkim przy zdarzeniach, w których istniało podejrzenie, że do powstania zdarzenia przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego i wymaga on analizy i ewentualnych działań korygujących lub zaistniały inne przesłanki wskazujące na konieczność podjęcia postępowania - zgodnie z § 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369). Rozpoznanie na miejscu zdarzenia pozwala na podjęcie decyzji przez Przewodniczącego Komisji o przejęciu postępowania w celu ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
3. Komisja współpracowała z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej m.in. Komisja współpracowała z Drážní Inspekcí (odpowiednik PKBWK w Czechach) oraz z odpowiednikiem PKBWK na Litwie.
4. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła rejestr Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd).
5. W 2019 roku odbywały się wspólne oględziny zaistniałych zdarzeń kolejowych, wykonywane przez członków Komisji i komisji kolejowych m.in. połączone z przeprowadzaniem pomiarów i badań oraz analizą dokumentacji związanej ze zdarzeniami.

Najważniejszymi czynnikami mającymi wpływ na funkcjonowanie Komisji były:

- ❖ Współpraca - między organami działającymi równolegle i niezależnie z wzajemnym poszanowaniem kompetencji w związku z zaistnieniem zdarzenia kolejowego, oparta na „Porozumieniu z dnia 27 czerwca 2014 roku zawartym pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych i Prokuratorem Generalnym”. Porozumienie ma zastosowanie również do współpracy z Policją, ABW, Żandarmerią Wojskową oraz Strażą Graniczną (zgodnie z definicją organu prowadzącego postępowanie karne - w § 1 pkt 5 Porozumienia). Wszystkie zapisy odnoszące się do praw PKBWK mają zastosowanie również do komisji kolejowej.

Treść tego Porozumienia i pozostałych nw. dostępne są na stronie www.gov.pl zakładka: *Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji → Co robimy → Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych: → Akty prawne i dokumenty*
<https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>

- ❖ Porozumienie z dnia 16 grudnia 2014 roku zawarte pomiędzy Komendantem Głównym Policji oraz Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych zawarte w celu określenia zasad współpracy w zakresie wzajemnego wspierania działań podejmowanych na płaszczyźnie organizowanych i prowadzonych przez nie przedsięwzięć o charakterze szkoleniowym.
- ❖ Porozumienie z dnia 3 czerwca 2016 roku zawarte pomiędzy Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych a Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym Rzeczypospolitej Polskiej. Celem zawartego porozumienia są wspólne działania stron na rzecz rozwoju i zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz wymiana informacji i doświadczeń w zakresie pracy komisji kolejowych.
- ❖ W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia jakości systemu badania zdarzeń oraz podniesienia stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Komisja organizuje szkolenia dla Prokuratury i Policji. Członkowie Komisji uczestniczą w organizowanych przez inne podmioty szkoleniach, konferencjach, spotkaniach, posiedzeniach plenarnych, zespołach roboczych, warsztatach, spotkaniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej oraz podmioty prowadzące postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.
- ❖ Zmiany przepisów krajowych od marca 2016 r. (ustawy i rozporządzenia), powodujące włączenie bocznic kolejowych w system nadzoru i badania zdarzeń kolejowych, spowodowały nałożenie na użytkowników bocznic kolejowych nowych obowiązków w zakresie zgłaszania Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK wszystkich zdarzeń kolejowych, badania przyczyn zdarzeń przez powołane w tym celu zespoły badawcze oraz rejestrowania zdarzeń i analizy ich wpływu na poziom bezpieczeństwa na bocznicach. Rok 2019 był pełnym trzecim rokiem obowiązywania wprowadzonych zmian do przepisów krajowych.

3. Zdarzenia w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji przez obowiązane podmioty

Na dzień 31 grudnia 2019 r. obowiązek niezwłocznego zgłaszania Komisji oraz Prezesowi UTK poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych wynikał z art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast obowiązek pisemnego zawiadomienia o zdarzeniu przez zarządcę lub użytkownika bocznic kolejowych właściwego dla miejsca zdarzenia wynikał z § 7 ust. 1-5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca

2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym. Zmiany przepisów krajowych ustanowiły podział na następujące rodzaje zdarzeń w transporcie kolejowym:

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

Ww. określenia kategorii zdarzeń (poważnego wypadku, wypadku i incydentu) zostały zdefiniowane wg przepisów ustawy o transporcie kolejowym, które weszły w życie z dniem 1 marca 2016 r.

Do 29 lutego 2016 r. obowiązywały inne definicje zdarzeń niż ww. wymienione. Zmiany dotyczące definicji zostały szczegółowo przedstawione w Raporcie Rocznym za 2016 r.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 1897 zdarzeń kolejowych wg kwalifikacji wynikającej z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, z czego: 4 poważne wypadki, 632 wypadki i 1261 incydentów. Tabela 2 przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w zdarzeniach w 2019 r. w stosunku do roku 2018.

Liczbę i strukturę zdarzeń z podziałem na kategorie przedstawiają poniższe tabele 1 i 3.

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2019 r. w stosunku do roku 2018.

Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent)	2018	2019	Zmiana 2019/2018
PW (kat. A)	6	4	-33,3%
W (kat. B)	722	632	-12,5 %
I (kat. C)	1257	1261	+0,3 %
Łączna liczba zdarzeń kolejowych	1985	1897	-4,4 %

Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2019 r. w stosunku do roku 2018.

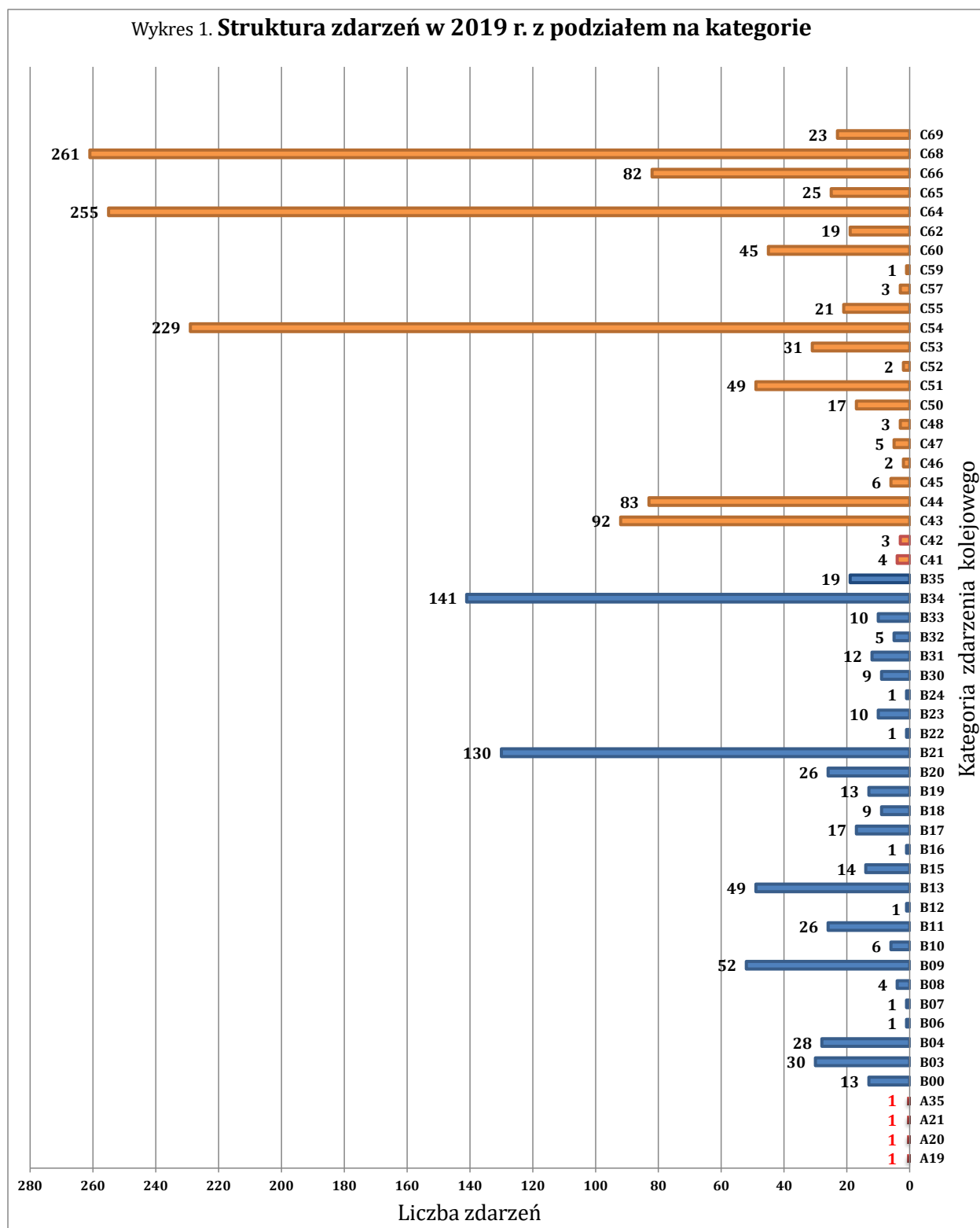
Poszkodowani	2018	2019	Zmiana 2019/2018
Zabici	196	160 ^{*)}	-18,4%
Ciężko ranni	86	49 ^{**)}	-43,0%
Ranni	131 ^{**)}	99 ^{**)}	-24,4%

^{*)} Łączna liczba zabitych (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. 26 sierpnia 2020 r.), nie uwzględnia poszkodowanych zakwalifikowanych w decyzjach prokuratora jako samobójstwa lub próby samobójcze.

^{**)} Statystyka (dane liczbowe) wykazana na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.

Tabela 3 – Struktura zdarzeń w 2019 r. w stosunku do 2018 r. z podziałem na kategorie

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria (oznaczenie cyfrowe)	RAZEM 2018	RAZEM 2019
A	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	1	-
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	-	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	20	1	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	21	4	1
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	-	1
POWAŻNE WYPADKI			6	4
B	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	00	19	13
	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	01	0	0
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	02	0	0
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	03	30	30
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	04	35	28
	Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odepustowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się	05	0	0
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	06	0	1
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	07	8	1
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	08	11	4
	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najeżdżenie pojazdu kolejowego na elementy budowli	09	43	52
	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) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	10	4	6
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najeżdżenie na część konstrukcyjną wagonu)	11	21	26
	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	12	3	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoź hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	13	48	49
	Zamach zbrodniczy	14	0	0
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	15	18	14
	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	16	0	1
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	17	17	17
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	2	9
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	21	13
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	20	35	26
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	21	137	130
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	22	0	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	23	6	10
	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	24	6	1
	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	26	0	0
	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	27	0	0
	Kłeski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	28	2	0
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	29	0	0
	Złóżki, chuligańskie lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	30	1	9
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	31	4	12
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	32	10	5
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	33	9	10
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	34	205	141
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	24	19
	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	36	0	0
	Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	37	0	0
	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	38	0	0
	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niez elektryfikowany	39	1	0
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	40	0	0
	Nieustalona kategoria	-	4	3
WYPADKI SUMA			722	632
C	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	41	3	4
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	42	4	3
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	43	67	92
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	44	86	83
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	45	8	6
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	46	1	2
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	47	9	5
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	48	4	3
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	49	0	0
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	50	26	17
	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	51	45	49
	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosiągnięcie sygnałem „Stój” odepustu blokady liniiowej, zajęcia przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej – nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	52	0	2
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące mażnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	53	25	31
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące mażnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	54	240	229
	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	55	26	21
	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	56	0	0
	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	57	3	3
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	58	0	0
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	59	2	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoź hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykoślenia lub uszkodzonych	60	58	45
	Zamach zbrodniczy	61	0	0
	Kłeski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	62	8	19
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	63	0	0
	Złóżki, chuligańskie lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	64	133	255
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	65	10	25
	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączono były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	66	138	82
	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	67	1	0
	Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	68	333	261
	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	69	28	23
INCYDENTY SUMA			1257	1261
ŁĄCZNIE ZDARZENIA			1985	1897



Wykres 1 nie zawiera zdarzeń kolejowych zaistniałych w 2019 r. dla których nie ustalono kategorii do dnia 26 sierpnia 2020 r.

3.2 Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowania, o których została powiadomiona Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (EUAR)

3.2.1 Wypadek kategorii B11 zaistniały w dniu 17 marca 2019 r. o godz. 21:49 na szlaku Taczanów – Pleszew, w torze nr 1, km 107,985 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny

W dniu 17.03.2019 r. o godz. 21:00 dla pociągu nr TMS 654035 (przewoźnik Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi DEPOL Sp. z o.o.) prowadzonego lokomotywą BR232-15-05, dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego podg. Taczanów wyświetlił sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym po torze nr 1. Podg. Taczanów nie jest wyposażony w semafony wyjazdowe na szlak Taczanów - Pleszew. W km 107,985 nastąpiło złamanie i wykolejenie pierwszej osi 20-go wagonu nr 84 51 5945 940-1 licząc od czoła pociągu. W wyniku tego zostały uderzone sprężyny SB4 od wewnętrznej strony lewego toku szynowego. W km 109,257 został uszkodzony elektromagnes przytorowy urządzenia SHP przy prawym toku szynowym. Przejeżdżając przez przejazd kolejowo - drogowy kategorii A w km 109,317 dróżnik przejazdowy zauważył iskrzenie i sądząc, że to zahamowany wagon zgłosił dyżurnej ruchu podg. Taczanów o zaistniałej sytuacji. Fakt zgłoszenia nieprawidłowości dróżnik przejazdowy odpisał w Dzienniku pracy dróżnika przejazdowego – R49. Dyżurny ruchu przekazał fakt iskrzenia wagonu maszyniście pociągu nr TMS 654035 przez radiotelefon. Maszynista potwierdził przyjęcie zgłoszonej usterki, co zostało potwierdzone w rejestratorze rozmów i kontynuował jazdę. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 109,317 wykolejony wózek wagonu uderzył w pierwszą wewnętrzną płytę przejazdową naprowadzającą (typu „Mirośław Ujski”) przy lewym toku szynowym. W km 109,332 na międzytorzu leżały trzy sprężyny pierwszego wózka. Wskutek dalszej jazdy pociągu uległy uszkodzeniu podkłady strunobetonowe z przytwierdzeniem typu SB4. Przejeżdżając przez kolejny przejazd kolejowo-drogowy kat. A w km 109,782 została uszkodzona płyta wewnętrzna CBP, co doprowadziło do dalszej dewastacji wózka wagonu ze złamaną osią i większych uszkodzeń podkładów strunobetonowych, przytwierdzeń oraz uszkodzeń linii sieci powrotnej (linki międzytokowe i uszynienia słupów trakcyjnych). Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 111,731 wykolejony wagon, w wyniku uszkodzeń wózka zahaczył o płytę przejazdową wewnętrzną typu CBP, która zaklinowała się między ostojnica, a wózkiem wagonu. Ponadto uszkodzony wagon uderzył w dwie płyty zewnętrzne, które zostały przesunięte do km 111,750. Płyta zaklinowana pod wagonem wraz z pękniętą osią niszczyła przytwierdzenie szyn i podkłady strunobetonowe. W wyniku dalszej jazdy na następnym przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 112,194 zostały zaklinowane kolejne dwie płyty wewnętrzne przejazdowe, a dwie płyty zewnętrzne przy prawym toku szynowym, zostały odrzucone na ławę toru nr 1. Pociąg nr TMS 654035 z uszkodzonym wagonem i zaklinowanymi płytami kontynuował jazdę do stacji Pleszew, uszkadzając cały czas podkłady, przytwierdzenia szyn, urządzenia SRK i linki sieci powrotnej. Wjeżdżając na tor nr 1 do stacji Pleszew nastąpiło złamanie szyn w toku prawym w km: 113,660, w km 113,682, w km 113,700 i w toku lewym w km: 113,682, w km 113,700 oraz zostały uszkodzone płyty przejazdowe typu „Mirośław Ujski” na przejeździe kolejowo-drogowym w km 113,700 (7 wewnętrznych i 2 zewnętrzne). Pociąg z wykolejonym wagonem wjechał na rozjazd nr 1 i zniszczył: tarczę manewrową Tm3, napęd rozjazdu nr 1, zamknięcie nastawczego rozjazdu, szynę skrzydłową krzyżownicy i rozerwał się bezpośrednio przed uszkodzonym wagonem. W wyniku rozerwania pociągu nastąpiło zerwanie przewodu hamulcowego i jego nagłe zahamowanie. Czoło pociągu zatrzymało się w km 113,740, a rozerwana część składu pociągu zatrzymała się na przejeździe kolejowo-drogowym w stacji Pleszew w km 113,705. Od miejsca

złamania osi do miejsca rozerwania i zatrzymania pociągu, skład przejechał 5720 m. Na polecenie przewodniczącego komisji kolejowej ok. godziny 03:00, dnia 18.03.2019 roku, maszynista, przy pomocy lokomotywy spalinowej TEM2-065 znajdującej się na końcu składu pociągu nr TMS 654035, wycofał część składu pociągu, który blokował przejazd kolejowo-drogowy w km 113.705 w kierunku stacji Taczanów.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 25 marca 2019 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-5947**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/07/2019, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządcy infrastruktury w ramach szkoleń okresowych i doraźnych omówią zasady zawarte w przepisach wewnętrznych dotyczące obowiązku natychmiastowego zatrzymania pociągu w przypadku powzięcia przez dyżurnego ruchu lub innego pracownika informacji o iskrzeniu w składzie pociągu.
2. DEPOL Sp. z o.o. zwiększy nadzór nad jakością i efektywnością pouczeń okresowych organizowanych dla wszystkich pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe.
3. DEPOL Sp. z o.o. uregułuje w przepisach wewnętrznych zasady przeprowadzania autoryzacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
4. DEPOL Sp. z o.o. wprowadzi w ramach przepisów wewnętrznych przewoźnika obowiązek:
 - a) archiwizacji taśm prędkościomierzy z określeniem m.in. zasad i czasu ich przechowywania, zasad opisywania, obowiązku sprawdzenia przez maszynistę lub innego pracownika, poprawności rejestracji parametrów,
 - b) okresowej kontroli losowo wybranych taśm prędkościomierzy pod kątem prawidłowości pracy maszynistów.
5. DEPOL Sp. z o.o. dostosuje sposób zatrudnienia pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe do obowiązujących wymogów Procedury P/09 (zatrudnienie wyłącznie na podstawie umowy o pracę).
6. DEPOL Sp. z o.o. przeprowadzi szkolenia uzupełniające dla rewidentów taboru ze szczególnym uwzględnieniem oceny ważności terminów naprawy poziomu P4 i P5.
7. W odniesieniu do systemu kontroli wewnętrznych DEPOL Sp. z o.o. podejmie niezbędne działania mające na celu m.in.:
 - a) zwiększenie liczby kontroli pracy maszynistów,
 - b) poszerzenie zakresu kontroli o wszystkie kluczowe obszary związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (wagony, lokomotywy, przewozy, personel, utrzymanie, stan techniczny pojazdów kolejowych itd.),
 - c) zwiększenie wnikliwości kontroli.

8. W odniesieniu do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem DEPOL Sp. z o.o. podjęcie następujące działania:
- a) dokonanie przeglądu procedur SMS i przepisów wewnętrznych pod kątem ich zgodności z obowiązującymi przepisami i wprowadzenie odpowiednich zmian dostosowawczych w szczególności procedury P/15,
 - b) zwiększenie nadzoru nad stosowaniem procedur SMS i dokumentów z nimi związanych w szczególności P/03, P/04, P/05, P/06 i P/09 oraz zwiększenie liczby i efektywności audytów bezpieczeństwa,
 - c) bezwzględne przeprowadzanie audytów wszystkich dostawców przed ich wpisaniem na „Listę kwalifikowanych dostawców”,
 - d) podjęcie przez DEPOL działań mających na celu powoływanie w przyszłości składu zespołów audytujących gwarantujących spełnianie zasady bezstronności audytów SMS,
 - e) wprowadzenie do Rejestru zagrożeń w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem nowych zagrożeń zidentyfikowanych w trakcie prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy tj.:
 - nieprawidłowe oznaczenia na pojazdach kolejowych,
 - niewłaściwie wystawione lub niezgodne z obowiązującymi przepisami świadectwo sprawności technicznej lub świadectwo przywrócenia do eksploatacji pojazdu kolejowego.
9. INTER KOMTRANS, jako ECM dla wagonów towarowych, wzmocni nadzór nad prawidłowym utrzymaniem wagonów towarowych zwłaszcza w zakresie przestrzegania cykli utrzymaniowych.
10. Certyfikowani przewoźnicy i autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają sprawdzenia w swoich przepisach wewnętrznych:
- a) czy określają one sposób przeprowadzania i dokumentowania autoryzacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i w przypadku stwierdzenia, że ten obszar wymaga doprecyzowania podejmą właściwe działania,
 - b) czy określają one sposób archiwizacji taśm prędkościomierzy z określeniem m.in. zasad i czasu ich przechowywania, opisywania i obowiązku sprawdzenia przez maszynistę lub innego pracownika poprawności rejestracji parametrów po każdej jeździe pociągu i w przypadku stwierdzenia, że ten obszar wymaga doprecyzowania podejmą właściwe działania,
 - c) czy określają one zasady okresowej kontroli losowo wybranych taśm prędkościomierzy pod kątem prawidłowości pracy maszynistów.
11. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), w związku z tym, że badania nieniszczące osi zestawu kołowego, w ramach procesu utrzymaniowego wymaganego Dokumentacją Systemu Utrzymania, nie wykryły wad wewnętrznych osi w środkowej jej części, wprowadzą dodatkowe badanie osi zestawów kołowych środkowych ich części (pomiędzy tarczami kół) jako obowiązkowe w prowadzonej Dokumentacji Systemu Utrzymania, wykonywane podczas czynności utrzymaniowych poziomu P3, P4 i P5.
12. W przypadku zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, będących podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), a prowadzących jedynie przewozy technologiczne lub przewozy wyłącznie na potrzeby własne, wprowadzą dodatkowe

badanie osi zestawów kołowych środkowych ich części (pomiędzy tarczami kół) jako obowiązkowe w prowadzonej Dokumentacji Systemu Utrzymania, wykonywane podczas czynności utrzymaniowych poziomu P3, P4 i P5.

12. W przypadku zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, będących podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), a prowadzących jedynie przewozy technologiczne lub przewozy wyłącznie na potrzeby własne, wprowadzą dodatkowe badanie osi zestawów kołowych środkowych ich części (pomiędzy tarczami kół) jako obowiązkowe w prowadzonej Dokumentacji Systemu Utrzymania, wykonywane podczas czynności utrzymaniowych poziomu P4 i P5.
13. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podejmie działania w zakresie wprowadzenia obowiązku rejestracji zestawów kołowych dla osi wagonów towarowych zgodnie z Przewodnikiem wdrażania Europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych opracowanym w Brukseli w dniu 26 lipca 2010 roku przez Wspólną Grupę Sektorową ERA Task Force dla spraw wagonów towarowych/osi, który został uzgodniony z krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority).

3.2.2 Wypadek kategorii B13 zaistniały w dniu 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 w stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza

Dnia 19.05.2019 r. około godziny 14:30 organizator przewozów PKP CARGO S.A. zgłosił dyżurnemu ruchu RTB potrzebę zadysponowania lokomotywy, stojącej w okręgu manewrowym RTA na popych pociągu towarowego TMS 444255 relacji Rybnik Towarowy – Chałupki, ze względu na profil linii (jazda po wzniesieniu) i prognozy intensywnych opadów deszczu, oczekującego na torze nr 308 w okręgu nastawczym RTB i RTD. O godzinie 14:58 na stacji Rybnik Towarowy zgłoszona została lokomotywa manewrowa SM42-1205 (typ 6Dg) z rejonu manewrowego RTA w okręg nastawczy RTB jako lokomotywa popychająca na pociąg towarowy TMS 444255 stojący na torze nr 308. Dyżurny ruchu nastawni RTB bez omówienia pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy nr SM421205 zezwolił mu na jazdę obok tarczy manewrowej wskazującej sygnał „jazda manewrowa zabroniona” wydając polecenie: „na 309 na popych pociągu do Chałupki...257 możesz pominąć”. Działaniem tym spowodował mylne skierowanie lokomotywy nr SM42-1205 na tor 309, zamiast na tor 308. Lokomotywa ta dojechała do stojącego na tym torze składu próżnych wagonów o godzinie 15:07:30 (według czasu zarejestrowanego w systemie monitoringu na lokomotywie ST48-049 znajdującej się na torze 308 na czole pociągu towarowego TMS 444255). Maszynista lokomotywy SM42-1205, po dojeździe do składu próżnych wagonów na torze nr 309, połączył lokomotywę sprzęgiem śrubowym i powietrznym ze stojącymi na tym torze wagonami.

Następnie skontaktował się telefonicznie (telefonem komórkowym prywatnym) z maszynistą lokomotywy ST48-049 znajdującej się na torze 308 na czole pociągu towarowego TMS 444255 w celu omówienia wykonania uproszczonej próby hamulca, która nie została w ogóle wykonana. Następnie po połączeniu nawiązał ponownie łączność telefonem komórkowym z maszynistą lokomotywy ST48-049 i poinformował go, że jest połączony ze składem, i że mogą przystąpić do wykonania uproszczonej próby hamulca. Po nieudanej próbie uproszczonej hamulca zespolonego maszynista lokomotywy ciągnącej polecił maszyniście lokomotywy pchającej rozłączyć sprzęgi hamulcowe (zamknąć zawory powietrzne) i pozostać tylko połączonym ze składem za pomocą sprzęgu śrubowego.

Maszynista lokomotywy ST48-049 prowadzącej pociąg, po otrzymaniu sygnału zezwalającego (S10) z nastawni dysponującej RTD, a nadawanego na semaforze wyjazdowym T3082 z toru 308, o godzinie 15:23:55 uruchomił pociąg towarowy TMS 444255 i przekazał polecenie maszyniście lokomotywy pchającej SM42-1205, mylnie stojącej na torze nr 309 na końcu próżnego składu wagonów, o treści „cała naprzód”.

Maszynista lokomotywy ST48-049 prowadzącej pociąg TMS 444255 nie miał uprawnień do wydania polecenia maszyniście lokomotywy popychającej, jedynie miał obowiązek poinformować go o uruchomieniu pociągu. W trakcie wyjazdu pociągu towarowego TMS 444255 z toru nr 308 o godzinie 15:25:10 doszło do bocznego starcia w ukresie rozjazdu nr 452 z równocześnie pchanym składem próżnych wagonów towarowych z toru nr 309. Skutkowało to wykolejeniem trzech wagonów próżnych pchanego składu z toru nr 309 oraz uszkodzeniu 8 wagonów ładownych wyjeżdżającego pociągu towarowego TMS 444255 relacji Rybnik Towarowy – Chałupki. Ponadto zostały uszkodzone elementy infrastruktury (napędy zwrotnicowe mechaniczne zwrotnic nr 452 i 455 wraz z trasami pędniowymi, zniszczone zostały rozjazdy nr 452 i 455 oraz osiem podkładów drewnianych między rozjazdem nr 452 a 455). Prędkość pchanego składu próżnych wagonów węglarek w chwili zdarzenia wynosiła ok. 10 km/h, natomiast prędkość pociągu TMS 444255 w chwili zdarzenia wynosiła 16 km/h.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 24 maja 2019 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-5985**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/01/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Przewoźnik PKP CARGO S. A. i zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach podejmą działania mające na celu wyeliminowanie innych nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania, a zawartych w niniejszym raporcie, zgodnie z kompetencjami wynikającymi z obowiązujących przepisów.
2. Przewoźnik PKP CARGO S.A. i zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. ujmą w tematyce szkoleń okresowych zasady pracy manewrowej i jazdy z lokomotywą popychającą.
3. Przewoźnik PKP CARGO S.A. w ramach pouczeń okresowych przypomni zasady prawidłowego wykonywania uproszczonej próby hamulca zespolonego w pociągach towarowych z lokomotywą popychającą oraz przygotowania pociągu do drogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona przeglądu posiadanych uregulowań dotyczących pracy manewrowej i zweryfikuje je w zakresie omawiania pracy manewrowej między dyżurnym ruchu, a organizatorem przewozów towarowych lub innym pracownikiem przewoźnika kolejowego organizującym pracę manewrową.
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S. A. w ramach pouczeń okresowych przypomni zasady prawidłowego prowadzenia Kontrolek zajętości torów, dzienników ruchu, zasady prowadzenia

manewrów na stacji oraz prawidłowego prowadzenia rozmów z użyciem urządzeń radiołączności i łączności stacyjnej.

6. Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury kolejowej w celu wyegzekwowania przestrzegania przepisów wewnętrznych i instrukcji zwiększą nadzór nad:
 - poprawnością formułowania radiogramów i telefonogramów,
 - właściwym wykonywaniem prób hamulca,
 - prawidłowym omawianiem i realizowaniem prac manewrowych.

3.2.3 Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec

W dniu 15.06.2019 r. podczas jazdy pociągu MOE 67900 relacji Szklarska Poręba Górna – Luboń koło Poznania przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki - POLREGIO Sp. z o.o.) prowadzonego lokomotywą EP07P-2004 po torze nr 2, na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, linii 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec na przejeździe-kolejowo drogowym kategorii C w km 22,788 nastąpiło najechanie na pojazd drogowy (samochód osobowy) podczas przekraczania przez samochód przejazdu kolejowo-drogowego.

Pociąg MOE 67900 ostatni planowy postój miał na stacji Mietków. O godzinie 18:18, pociąg ten ruszył ze stacji i był prowadzony zgodnie z rozkładem jazdy. W kilometrze 23,850 pociąg minął tarczę przejazdową nr ToP 228, która nadawała sygnał Osp2 (dwa światła białe ciągłe umieszczone w linii pionowej) informujące maszynistę, że urządzenia ostrzegania na przejeździe kolejowo-drogowym w km 22,788 działają prawidłowo i dalsza jazda dozwolona jest z prędkością rozkładową. Następnie po minięciu wskaźnika W6a w km 23,723 maszynista podał sygnał dźwiękowy „Baczność”. Gdy pociąg znalazł się w odległości ok. 500 metrów od przejazdu kolejowo-drogowego maszynista zauważył, że do przejazdu kolejowo-drogowego zbliża się samochód osobowy. Maszynista podał sygnał „Baczność” przez 2 sekundy, samochód ten prawie się zatrzymał przed przejazdem kolejowo-drogowym, a następnie przyśpieszył i przejechał przez przejazd kolejowo-drogowy przed pociągiem ignorując czerwone światła migające na sygnalizatorach drogowych. Po kolejnych 3 sekundach maszynista pociągu MOE 67900, będąc w odległości ok. 330 m od przejazdu, zauważył drugi samochód (Peugeot Partner) zbliżający się do przejazdu kolejowo-drogowego. Samochód ten znajdował się w odległości ok. 180÷200 m od przejazdu kolejowo-drogowego i maszynista zauważył go tuż przed wjazdem w odcinek przesłonięty roślinnością rosnącą wzdłuż drogi. Po zauważeniu drugiego samochodu maszynista po raz kolejny podał sygnał „Baczność”, który trwał w sposób ciągły do momentu zdarzenia (przez 12 sekund). W czasie tych dwunastu sekund samochód był niewidoczny dla maszynisty (zasłonięty roślinnością rosnącą wzdłuż drogi dojazdowej do przejazdu kolejowo-drogowego). Pojazd drogowy wyjeżdżając zza roślinności rosnącej przy drodze jechał z prędkością ok. 36÷38 km/h (prędkość pojazdu drogowego oszacowano na podstawie monitoringu z przejazdu). Kierujący pojazdem drogowym zamiast zatrzymać się (do czego zobowiązywał go znak B-20 „STOP”, sygnały świetlne nadawane przez sygnalizator drogowy oraz sygnał dźwiękowy „Baczność” nadawany przez maszynistę lokomotywy pociągu MOE 67900) przyśpieszył i wjechał na przejazd kolejowo-drogowy bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociąg. Uderzenie nastąpiło w prawy bok samochodu w momencie, gdy oś pojazdu drogowego znajdowała się dokładnie w osi toru nr 2. W wyniku

najechnia pociągu MOE 67900 na pojazd drogowy nastąpiło jego zgniecenie, a następnie odrzucenie na odległość ok. 30 m w prawą stronę, patrząc w kierunku jazdy pociągu. Pięć osób jadących w samochodzie poniosło śmierć na miejscu. W chwili zdarzenia pociąg jechał z prędkością 103,3 km/h przy dopuszczalnej prędkości rozkładowej 115 km/h. Maszynista natychmiast po zdarzeniu wdrożył nagłe hamowanie i skład pociągu zatrzymał się w km. 22,230 tj. po przejechaniu ok. 560 metrów od miejsca zdarzenia.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 25 czerwca 2019 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6000**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/02/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki - POLREGIO Sp. z o.o.) oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmą działania w celu wyeliminowania innych nieprawidłowości niemających związku z przyczynami poważnego wypadku, a ujawnionymi w trakcie badania przyczyn powstania poważnego wypadku.
2. Zarządcy infrastruktury kolejowej w porozumieniu z zarządcami dróg podczas kontroli będą sprawdzać poprawność lokalizacji znaków drogowych w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami.
3. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki - POLREGIO Sp. z o.o.) zwiększy nadzór nad kontrolą poprawności rejestracji parametrów przez elektroniczne rejestratory w pojazdach kolejowych z napędem.
4. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki - POLREGIO Sp. z o.o.) zabuduje kamerę w lokomotywie EP07P-2004 zgodnie z poleceniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r. i rekomendacją Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22 listopada 2011 roku. dotyczącej instalacji kamer cyfrowych lub wideorejestratorów w pojazdach.
5. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki - POLREGIO Sp. z o.o.) oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych.
6. Zarządca drogi - Urząd Gminy Kąty Wrocławskie dokona prawidłowego rozmieszczenia znaków G-1a, G-1b, G-1c.
7. Zarządca drogi - Urząd Gminy Kąty Wrocławskie zapewni wymaganą widoczność znaków G-1a, G-1b, G-1c, A-10 oraz widoczność przejazdu kolejowo-drogowego z wymaganej odległości usuwając zbędą roślinność.

8. Zarządca drogi - Urząd Gminy Kąty Wrocławskie zabuduje znak ograniczający prędkość na drodze nr 120603D Nowa Wieś Kącka – Sokolniki zgodnie z klasą drogi.

3.2.4 Poważny wypadek kategorii A19 zaistniały w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo – Złotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna

W dniu 03.07.2019 r. pociąg roboczy Rob.2, składający się z wózka motorowego WM-15A 311 o numerze EVN PL-PLK 99 51 9 483 127-8, poruszał się torem zamkniętym nr 2 szlaku Wargowo – Złotniki, linii kolejowej nr 354 w kierunku stacji Złotniki. Przejazd odbywał się w celu przeprowadzania prób eksploatacyjnych, w związku z odbiorem urządzeń sterowania ruchem kolejowym po modernizacji toru nr 2. Wózek motorowy poruszał się skrzynią ładunkową z żurawiem hydraulicznym do przodu. W pojeździe kolejowym znajdował się maszynista wózka motorowego WM-15A 311 kierujący tym wózkiem. Prędkość pociągu Rob.2 wynosiła (na podstawie wysłuchania) ok. 50 km/h. Dojeżdżając do tarczy ostrzegawczej przejazdowej Top140, znajdującej się w kilometrze 14,626, a odnoszącej się do przejazdu kolejowo-drogowego w kilometrze 13,916, maszynista zauważył, że tarcza jest ciemna. Kontynuował jazdę zmniejszając prędkość. Przejeżdżając obok wskaźnika W6a usytuowanego w km 14,450 (534 m przed przejazdem), odnoszącego się do tego przejazdu, maszynista podał sygnał Rp1 „Baczność” (jeden długi sygnał syreny). Gdy pociąg roboczy Rob.2 znajdował się bezpośrednio przed przejazdem, na przejazd od strony miejscowości Gołęczewo, wjechał samochód osobowy Ford Fusion poruszający się z umiarkowaną prędkością (teren zabudowany), którego kierowca patrzył prosto przed siebie bez upewniania się, że czy nie zbliża się pojazd szynowy (na podstawie nagrania z monitoringu na przejeździe). Pociąg Rob.2 wjechał na przejazd z prędkością ok. 27 km/h (bez osoby kierującej ruchem). Widoczność na przejeździe ograniczał kontener ssp co utrudniało wzajemne wcześniejsze zauważenie się. Pomimo uruchomienia nagłego hamowania doszło do uderzenia w lewy bok samochodu osobowego. Samochód osobowy został uderzony zderzakami wózka motorowego. Lewy zderzak uderzył w samochód na wysokości okna kierowcy i został wepchnięty do środka samochodu, natomiast prawy zderzak uderzył w tył samochodu. Zaczepiony na zderzaku i obrócony na lewą stronę wózka motorowego samochód był następnie pchany przez wózek motorowy aż do zatrzymania, które nastąpiło po przejechaniu ok. 26 m. Gdyby wjazd wózka motorowego odbywał się z dozwoloną prędkością nie większą niż 20 km/h skutki wypadku mogły być znacznie mniejsze, gdyż samochód zdążyłby przejechać przez tor nr 2, albo też uderzenie nastąpiłoby w tylną część samochodu osobowego zwiększając szanse na przeżycie kierowcy. W wyniku zdarzenia kierujący samochodem zmarł po przewiezieniu do szpitala. Samochód osobowy uległ całkowitemu zniszczeniu, a w wózku motorowym uszkodzone zostały stopnie na ścianie czołowej.

W związku z przejściem prowadzenia postępowania przez Zespół badawczy, na podstawie art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 08 lipca 2019 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych EUAR pod numerem **PL-6014**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/03/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wprowadzi do instrukcji szczegółowe zasady postępowania podczas pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, przy wyłączonych czujnikach samoczynnego systemu przejazdowego podczas gdy prowadzony jest ruch pociągów na pozostałych torach.
2. Do czasu wprowadzenia zmian w instrukcjach należy w razie konieczności wykonania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym z wyłączonymi urządzeniami samoczynnego systemu przejazdowego przy czynnym drugim torze, także w przypadku wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru:
 - wprowadzić ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze czynnym i zamkniętym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu lub przejścia,
 - uprzedzać drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych rozkazem pisemnym o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźnika W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od kilometra ustalonego w regulaminie technicznym indywidualnie dla każdego przejazdu,
 - oznakować przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zwiększy liczbę kontroli i wzmocni nadzór nad przestrzeganiem regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku zamknięć torowych w związku z pracami inwestycyjnymi i uwzględni te działania w programach poprawy bezpieczeństwa w ramach SMS.
4. Rozszerza się zalecenia nr 1 i 3 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wskazane w raporcie Nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godzinie 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 szlaku Śniadowo – Łapy, w torze szlakowym nr 1 linii kolejowej nr 36 Ostrołęka – Łapy, odnoszące się do wyposażenia pojazdów pomocniczych w elementy odbłaskowe poprawiające widoczność pojazdu z boku, oraz w rejestrator pokładowy parametrów jazdy (rejestrujący co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „Baczność”) na pojazdy specjalne.
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości w zakresie prawidłowego wystawiania świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
6. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. ujmie w rejestrze zagrożeń zagrożenie polegające na wyłączeniu urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego w jednym z torów przechodzących przez przejazd kolejowo-drogowy.

3.2.5 Incydent kolejowy kategorii C41 zaistniały w dniu 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie

W dniu 30.07.2019 roku na stacji Złocieniec obowiązywały obostrzenia:

- telefoniczne zapowiadanie pociągów na przyległych szlakach tj. do stacji Czaplinek i stacji Jankowo Pomorskie,
- polecenie i zgłaszanie gotowości dróg przebiegu.

Blokada stacyjna i liniowa stosowana była pomocniczo i nie stanowiła podstawy prowadzenia ruchu pociągów.

Do stacji Złocieniec zbliżały się dwa pociągi:

- od stacji Jankowo Pomorskie torem nr 2 zbliżał się pociąg APM 88226 relacji Szczecin Główny - Szczecinek (przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o. o.),
- od stacji Czaplinek torem lewym nr 2 zbliżał się pociąg APM 88247 relacji Szczecinek – Szczecin Główny (przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o. o.).

Dyżurny ruchu stacji Złocieniec o godz. 16:46 poinformował maszynistę pociągu APM 88247 jadącego z kierunku stacji Czaplinek do stacji Złocieniec torem lewym nr 2 za pomocą radiotelefonu, że wjazd nastąpi na podstawie rozkazu pisemnego „N”, a wyjazd w kierunku stacji Jankowo Pomorskie odbędzie się na podstawie rozkazu pisemnego „S”. O godz. 16:48 dyżurny ruchu stacji Złocieniec podyktował maszyniście przez radiotelefon rozkaz pisemny „N” dla pociągu APM 88247, zezwalając na wjazd do stacji Złocieniec z toru lewego na tor stacyjny nr 2. Jednocześnie poinformował go przez radiotelefon, że otrzyma rozkaz pisemny „S” na wyjazd tego pociągu z toru nr 2 nie posiadającego semafora wyjazdowego z toru nr 2 na tor szlakowy nr 1 w kierunku stacji Jankowo Pomorskie. Pociąg ten wjechał o godz. 16:49. Dyżurny ruchu stacji Złocieniec polecił nastawniczemu przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu pociągu APM 88226 na tor stacyjny nr 4 oraz poinformował nastawniczego, że po wjeździe tego pociągu będzie realizowany wyjazd pociągu APM 88247 z toru stacyjnego nr 2 w kierunku stacji Jankowo Pomorskie. Pociąg nr 88226 wjechał do stacji Złocieniec o godz. 16:50. Nastawniczy posterunku Zł1 obsłużył urządzenia blokady stacyjnej i zgłosił wjazd tego pociągu dyżurnemu ruchowi „Zł1”. Nastawniczy także podał informacje o przygotowaniu drogi przebiegu dla pociągu APM 88247 z toru nr 2 do stacji Jankowo Pomorskie. O godz. 16:51 dyżurny ruchu stacji Złocieniec podyktował dla pociągu APM 88247 rozkaz pisemny „S” zezwalający na wyjazd z toru stacyjnego nr 2 nieposiadającego semafora wyjazdowego. Dyktując treść rozkazu pisemnego „S” dyżurny ruchu nie przekazał informacji o numerze toru szlakowego, ponieważ nie miał takiego obowiązku. Maszynista przyjął rozkaz i podał numer swojego rozkazu i nazwisko. Nastawniczy stacji Złocieniec błędnie przygotował drogę przebiegu pociągu. Przygotował drogę przebiegu z toru 2 na tor szlakowy nr 2 (lewy) zamiast na tor szlakowy nr 1. Maszynista pociągu po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” wyjechał o godz. 16:53 z toru stacyjnego nr 2 w kierunku toru szlakowego nr 2 (lewego), pomimo, że rozkaz pisemny „S” zezwalał na wyjazd tylko na tor szlakowy nr 1. Nastawniczy nastawni wykonawczej „Zł1” po wyjeździe pociągu APM 88247 nie zorientował się, że droga przebiegu była niewłaściwie ułożona i obsłużył urządzenia blokady liniowej poprzez użycie przycisku dPo dla jazdy pociągu do Jankowa Pomorskiego torem szlakowym nr 1. Użycie przycisku dPo spowodowało, że urządzenia blokady liniowej wskazywały na posterunkach dyżurnego ruchu w Złocięncu i Jankowie Pomorskim, że został wykorzystany ustawiony kierunek blokady, co zasugerowało dyżurnemu ruchowi stacji Jankowo Pomorskie, że pociąg jedzie torem nr 1, a faktycznie jechał torem nr 2. Jazda pociągu APM 88247 torem szlakowym nr 2 spowodowała wykazywanie zajętości odcinka toru szlakowego nr 2 u dyżurnych ruchu w Złocięncu i Jankowie Pomorskim

i u nastawniczego „Zł1”. Maszynista pociągu APM 88247 po wyjechaniu ze stacji Złocieniec kontynuował jazdę torem 2 do kilometra 123,300, gdzie zatrzymał się w związku z „usterką” w taborze i poinformował dyżurnego ruchu stacji Jankowo Pomorskie, że znajduje się na torze nr 2. Po krótkim czasie ruszył i poinformował dyżurnego ruchu, że jedzie torem nr 2. O godzinie 16:57 dyżurny ruchu stacji Jankowo Pomorskie poinformował dyżurnego ruchu stacji Złocieniec o planowanym wyjeździe pociągu ZXS 889252 (podbijarka torowa) przewoźnika ZRK - DOM Sp. z o.o. w Poznaniu. Zażądał ustawienia kierunku blokady liniowej Eap-94 po torze nr 2 z Jankowa Pomorskiego do Złocieńca. Dyżurny stacji Złocieniec dał zlecenie nastawniczemu obsłużenia przycisku Poz2ZJ ustawiającego kierunek blokady. Dyżurny ruchu stacji Jankowo Pomorskie zauważył zajętość odcinka toru szlakowego nr 2 i uznał to za usterkę tego odcinka po przejeździe poprzedniego pociągu nr 88226. Pouczał on również dyżurnego ruchu ze Złocieńca o sposobie wyzerowania licznika i doprowadzenia blokady do stanu zasadniczego. Pomimo braku odpowiedzi od dyżurnego ruchu ze stacji Złocieniec i zajętych odcinków it2ZJ, dyżurny ruchu stacji Jankowo Pomorskie wyprawił o godz. 16:59 na podstawie rozkazu pisemnego „S” pociąg ZXS 889252 na tor szlakowy nr 2, po czym obsłużył przycisk dPo2ZJ. Maszynista pociągu APM 88247 około km 123,250 zauważył wyjeżdżający z łuku po tym samym torze pociąg (wg. Jego słów roboczy) ZXS 889252 i wdrożył nagłe hamowanie oraz uruchomił sygnał „Radiostop”. Czoło pociągu APM 88247 zatrzymało się w km 123,400 około 600 metrów od czoła pociągu ZXS 889252. Prędkość jazdy pociągu APM 88247 przed jego zatrzymaniem wynosiła około 60 km/h natomiast pociągu 889252 około 50 km/h.

W wyniku podjęcia przez Zastępcę Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 05 sierpnia 2019 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6036**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/05/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządcy infrastruktury kolejowej w terminie 3 miesięcy od opublikowania niniejszego raportu dokonają weryfikacji zmodernizowanych urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną, pod kątem spełnienia wymagań z postanowieniami § 47 ust. 7 Instrukcji Ie-4 planu świetlnego w szczególności umieszczenie schematu układu torowego stacji. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą działania w zakresie ich usunięcia.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach prowadzonych i przyszłych modernizacji urządzeń mechanicznych zapewni przestrzeganie postanowień § 47 ust. 7 Instrukcji Ie-4.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach prowadzonych kontroli wewnętrznych ujmie zagadnienia dotyczące opracowywanych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót dla realizowanych zadań inwestycyjnych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

4. Zarządcy infrastruktury kolejowej rozszerzą zakres obowiązku plombowania przycisków dPo blokady liniowej automatycznej przekąźnikowej półsamoczynnej, niezależnie od działania licznika.
5. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 w § 28 „prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczną) blokadą liniową” dodając w ust. 19 zasady dotyczące obsługi bloku początkowego przez nastawniczego tylko na polecenie dyżurnego ruchu w czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów.
6. Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi podejmą działania polegające na wykonywaniu regularnej synchronizacji z czasem rzeczywistym (wraz z dokumentowaniem) – wewnętrznych czasów systemowych w rejestratorach rozmów, systemach komputerowych i innych urządzeniach rejestrujących czas.
7. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 dotyczących rozkazów pisemnych za pomocą urządzeń łączności kierownikowi pociągu nie będącemu w kabinie maszynisty.
8. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 w § 58 ust. 4 pkt 2) dodając na końcu punktu po słowach „..... tego sygnału”, zapis „- numer toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża”. Informację tą należy zapisać w rubryce 4 „Inne” rozkazu pisemnego „S”.

3.2.6 Poważny wypadek kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol

Dnia 02.08.2019 roku o godz. 19:34 ze stacji Koniecpol odjechał pociąg pasażerski EIE 8306 relacji Kołobrzeg - Przemyśl Główny przewoźnika PKP Intercity S.A. Zakład Południowy w Krakowie. Pociąg był zestawiony z lokomotywy EP09-002 i dwunastu wagonów osobowych w tym wagonu „WARS”. Pociąg obsługiwała drużyna pociągowa w składzie: maszynista i pracownik wchodzący w skład drużyny trakcyjnej, kierownik pociągu oraz konduktorzy spółki PKP Intercity S.A. Zgodnie z „Kartą próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu”, szczegółową próbę hamulca przeprowadzono dnia 2 sierpnia 2019 roku o godz. 9:00 na stacji początkowej Kołobrzeg. Kolejne uproszczone próby hamulca wykonano na trasie pociągu tj. o godz. 10:00 na stacji Białogard i o godz. 15:41 na stacji Wrocław Główny. Pociąg od stacji Wrocław Główny prowadzony był lokomotywą EP09-002 kabiną B zgodnie z rozkładem jazdy, aż do chwili wypadku. O godzinie 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, w km 34,751 na szlaku kolejowym Starzyny – Koniecpol w torze nr 1, bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem pasażerskim EIE 8306 relacji Kołobrzeg - Przemyśl Główny wjechał samochód osobowy marki Toyota Yaris. Lokomotywa prowadząca pociąg uderzyła w pojazd drogowy w jego środkową część w prawy bok pojazdu (tj. od strony pasażera). Wskutek uderzenia zderzakami i ścianą czołową lokomotywy samochód został zmiażdżony w części kabinowej, zepchnięty 51 m za oś przejazdu kolejowo-drogowego i odrzucony na prawą stronę torowiska w kierunku jazdy pociągu. Po wypadku pociąg zatrzymał się w odległości 651 m za osią przejazdu kolejowo-drogowego (czoło lokomotywy znajdowało się w km 34,100). W tym dniu jazda pociągu EIE 8306 relacji Kołobrzeg – Przemyśl Główny

przebiegała bez zakłóceń do momentu poważnego wypadku. Pociąg odjechał planowo ze stacji Koniecpol, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego w km 34,751 na wysokości wskaźnika W 6a w km 35,525 maszynista podał sygnał dźwiękowy „Baczność”. Jadąc z prędkością 120 km/h, zauważył z lewej strony pociągu zbliżający się do przejazdu ze znaczną prędkością samochód osobowy. Wówczas ponownie podał sygnał dźwiękowy „Baczność”. Kierujący pojazdem nie zareagował na podawane sygnały dźwiękowe przez maszynistę pociągu. Samochód nie zatrzymał się i wjechał bezpośrednio przed czoło lokomotywy. Pomimo podawanych ostrzeżeń sygnałem „Baczność” doszło do najechania na pojazd drogowy przy prędkości pociągu 120 km/h. Wskutek najechania pociągu kierowca samochodu poniósł śmierć na miejscu. Podróżni oraz obsługa pociągu pasażerskiego nie odnieśli obrażeń. O zaistniałej sytuacji maszynista pociągu powiadomił przez radiotelefon dyżurnego ruchu posterunku odgałęźnego Starzyny. W wyniku poważnego wypadku całkowicie zniszczony został pojazd drogowy (samochód osobowy). Uszkodzeniu uległa kabina B lokomotywy EP09-002 gdzie uszkodzone zostały elementy obudowy i układu hamulcowego oraz powłoka malarska przedniej części pojazdu kolejowego. Pociąg został odwołany na dalszej drodze przebiegu. Podróżni z pociągu dalszą podróż kontynuowali autobusami komunikacji zastępczej zapewnionej przez przewoźnika PKP Intercity S.A. i Starostwo Powiatowe Włoszczowa. Po zakończeniu czynności operacyjnych prowadzonych przez komisję kolejową oraz prokuratora i Policję pociąg zjechał ze szlaku „ściągnięty” do stacji Koniecpol zadysponowaną ze stacji Kraków Główny lokomotywą EP09-036. Odjazd składu pociągu EIE 8306 z miejsca wypadku nastąpił dnia 03.08.2019 r. o godz. 01:05. Do stacji Koniecpol pociąg wjechał o godz. 01:41.

W wyniku decyzji Zastępcy Przewodniczącego PKBWK o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 6 sierpnia 2019 roku zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL”, powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6038**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/04/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Kielcach dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kategorii D przejazdu kolejowo-drogowego na kategorię wyższą lub ograniczenia prędkości biegu pociągów, ze względu na warunki miejscowe i prędkość pociągów 120 km/h oraz wystąpienia władz lokalnych.
2. Przewoźnik Spółka PKP Intercity S.A. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowane do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo-rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK – Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była ciągła na całej trasie biegu pociągu.
3. Zarząd Dróg Powiatowych we Włoszczowie z uwagi na warunki miejscowe określi dozwoloną prędkość pojazdów kołowych na drodze w rejonie przedmiotowego przejazdu kolejowo-

drogowego i uzupełni znak poziomy P-12 i dostosuje do wymagań ustawienie znaku B-20 w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej.

4. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Kielcach uaktualni Metrykę przejazdu odnośnie zapisów zgodnie z pismem ILK2d-5003-500/1/2018 wprowadzającym „Wytyczne Sporządzania i Aktualizowania Metryki Przejazdu Kolejowo-Drogowego/Przejścia”.
5. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Kielcach zniweluje skarpy z obu stron przejazdu kolejowo – drogowego w kilometrze 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol w celu poprawy trójkątów widoczności z 10 i 20 metrów.

3.2.7 Wypadek kategorii B11 zaistniały 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów Opolski - Opole Groszowice, w torze nr 1, w km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny

W dniu 08 sierpnia 2019 roku podczas jazdy pociągu towarowego nr TME 464045 przewoźnika PKP CARGO S.A. relacji Ornontowice Budryk - Opole Elektrownia, zestawionego z lokomotywy prowadzącej serii ET22-1064 oraz 40 wagonów węglarek załadowanych miałem węglowym, ok. godz. 23:00 dyżurny ruchu posterunku „Kms” w Kamieniu Śląskim zauważył, że w wagonie pociągu coś białego się świeci. Natychmiast zgłosił o tym fakcie dyżurnemu ruchu stacji Tarnów Opolski. Dyżurny ruchu w Tarnowie Opolskim, po otrzymaniu tej informacji obserwował pociąg i zauważył, że przy czwartym lub piątym wagonie jest iskrzenie. Zgłosił ten fakt przez radiotelefon pociągowy maszyniście pociągu i polecił mu, aby zatrzymał pociąg przed semaforem wyjazdowym stacji Tarnów Opolski. Maszynista zatrzymał pociąg o godzinie 23:04. Po zatrzymaniu pociągu maszynista wyszedł z lokomotywy w celu sprawdzenia wagonów. Dokonywał sprawdzenia dolegania wstawek hamulcowych do powierzchni tocznej zestawów kołowych w piątym, szóstym i siódmym wagonie od czoła pociągu. O godzinie 23:10 powiadomił dyżurnego ruchu, że dokonał sprawdzenia czwartego, piątego, szóstego i siódmego wagonu i nic niepokojącego nie zauważył, jak również nie wyczuł żadnego specyficznego zapachu świadczącego o przegrzaniu elementów układu jezdnego sprawdzanych wagonów. W związku z nie stwierdzeniem usterek podjął decyzję o kontynuowaniu jazdy i za zgodą dyżurnego ruchu uruchomił pociąg. Kontynuował jazdę z prędkością ok. 60 km/h. Po przejechaniu ok. 3,8 km o godzinie 23:18 zauważył zakolysanie sieci, szarpnięcie lokomotywy i wdrożył nagłe hamowanie. Gdy wyrzwał przez okno zauważył przewracające się wagony. Natychmiast zgłosił dyżurnemu ruchu stacji Tarnów Opolski, że w kilometrze 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny wagony się wykoleiły i aby zamknął tor nr 1 i 2, ponieważ wagony leżały na torze nr 1 i 2. W wyniku wypadku nastąpiło wykolejenie dziesięciu (10) wagonów węglarek ładownych miałem węglowym.

W wyniku podjęcia przez Zastępcę Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 29 sierpnia 2019 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL- 6065**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/06/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Przewoźnik PKP CARGO S.A. od natychmiast wzmacni nadzór nad realizacją procesu poziomów utrzymania taboru zwłaszcza w zakresie zestawów kołowych.
2. Przewoźnik PKP CARGO S.A. wyegzekwuje jakość odbiorów międzyoperacyjnych i końcowych, zwłaszcza zestawów kołowych.
3. W odniesieniu do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wprowadzenie przez Zarządcę infrastruktury jak i przewoźnika w Rejestrze zagrożeń, zagrożenia polegającego na „złamaniu czopa osi zestawu kołowego”. Zarządca Infrastruktury powyższe zalecenie zrealizował w trakcie prowadzanego postępowania.
4. PKP PLK S.A. przyspieszy wdrożenie rekomendacji ujętej w raporcie nr PKBWK/02/2019 o treści: PKP PLK S.A. podjęcie działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń. Jednocześnie realizować będzie postanowienia Instrukcji Ie-3.
5. Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu zasady postępowania w przypadku zauważania nieprawidłowości w układzie biegowym wagonów zgodnie z przepisami wewnętrznymi (w przypadku PKP PLK S.A. zawartymi w § 76 Instrukcji Ir-1).
6. Przewoźnicy wyposażą pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi i/lub maszynistów w źródła światła (latarki) umożliwiające między innymi przeprowadzenie oględzin pojazdów kolejowych w porze ciemniej.
7. Spółka PKP CARGO S.A. dokona przeglądu Dokumentacji Systemu Utrzymania i wprowadzi obowiązek prawidłowego wypełniania kart pomiarowych podczas przeglądów utrzymaniowych we wszystkich zakładach realizujących proces utrzymania.

3.2.8 Poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz.12:55 na szlaku Paczyna - Toszek, w torze nr 1, w km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom - Wrocław Główny

W dniu 28.10.2019 roku podczas jazdy pociągu MPE 16111 relacji Warszawa Grochów – Wrocław Główny przewoźnika PKP INTERCITY S.A. prowadzonego lokomotywą EP07-1056 po torze nr 1, na szlaku Paczyna – Toszek, linii 132 Bytom - Wrocław Główny w km 48,180 nastąpiło potrącenie ze skutkiem śmiertelnym operatora nastawów geodezyjnych podbijarki torowej typu MD 07 własności PNUK w Krakowie.

Pociąg MPE 16111 o godzinie 12:49 przejechał z prędkością 100 km/h przez stację Pyskowice. O godzinie 12:51, pociąg ten minął posterunek odgałęźny Paczyna, kontynuując jazdę z prędkością rozkładową 120 km/h. Po minięciu wskaźnika W6a w km 48,150 odnoszącego się do przejazdu kolejowo-drogowego w kilometrze 48,792 maszynista podał sygnał dźwiękowy „Baczność”. Według wysłuchań maszynisty gdy pociąg znalazł się w odległości ok. 700 metrów od pracującej na torze nr 2 podbijarki, zauważył tę maszynę i ponownie podał sygnał „Baczność”. W odległości ok. 400 metrów od podbijarki, maszynista zauważył pracujących ludzi i pracownika przebywającego na międzytorzu w skrajni toru nr 1 stojącego tyłem do nadjeżdżającego pociągu. Ponownie podał sygnał „Baczność” następnie usłyszał głucho uderzenie z lewej strony lokomotywy. Natychmiast wdrożył nagłe hamowanie pociągu. Zatrzymanie pociągu nastąpiło po przejechaniu ok. 770 metrów. Maszynista o zdarzeniu i podejrzeniu potrącenia człowieka powiadomił dyżurnego ruchu stacji Toszek.

W wyniku decyzji Przewodniczącego PKBWK o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 11 listopada 2019 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6122**.

Projekt sporządzonego raportu Komisja przekazała zainteresowanym podmiotom do zapoznania. Z prowadzonego postępowania Komisja opublikuje w październiku 2020 r. raport o nr PKBWK/08/2020.

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

4.1 Zalecenia wydane w 2019 r., a opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2018

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2019 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

- 1) Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury podejmą działania zmierzające do zapewnienia, aby osoby prowadzące szkolenia, w ramach przygotowania zawodowego pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 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 2015 r. poz. 46), **nie wchodzili w skład komisji przeprowadzających egzaminy kwalifikacyjne i weryfikacyjne w odniesieniu do pracowników, którzy byli szkoleni przez te osoby.**

Celem powyższego zalecenia jest zwiększenie niezależności i bezstronności komisji egzaminacyjnych od procesu szkolenia, co przełoży się na podniesienie poziomu wiedzy egzaminowanych pracowników i poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Inny skład osobowy komisji przeprowadzającej egzamin od składu osób szkolących, zdaniem Komisji wymusi konieczność bardziej gruntownego opanowania wiedzy przez pracowników i uniknięcia konfliktu interesu osób szkolących i przeprowadzających egzaminy.

- 2) Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. Stan taki jest niegodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 4, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa

ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kolejowych kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogatek na jezdniach jednokierunkowych)”.

Powyższe zalecenie ma na celu wyeliminowanie zdarzeń, polegających na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami i umożliwia zjazd pojazdów drogowych, w sytuacji niezastosowania się kierującego do zakazu wjazdu na ten przejazd, gdy sygnalizator drogowy nadawał sygnał zabraniający wjazdu (dla uniknięcia kolizji z nadjeżdżającymi pojazdami kolejowymi). Sygnał naprzemian migający czerwony, nadawany na sygnalizatorze drogowym zabudowanym przed przejazdem oznacza, że zabroniony jest wjazd za ten sygnalizator, jak stanowi § 98 ust 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). W okresie kwiecień – czerwiec 2019 r. zaistniało co najmniej 45 takich przypadków na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

- 3) Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych podejmą działania mające na celu **wyeliminowanie praktyki zastępowania szkoleń** w ramach przygotowania zawodowego do egzaminów kwalifikacyjnych, pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 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 2015 r. poz. 46), **formą samokształcenia tych pracowników**.

Powyższe zalecenie wynika z faktu, że pracownicy przygotowujący się do egzaminów kwalifikacyjnych na zasadzie wyłącznie samokształcenia niejednokrotnie wykazują braki wiedzy praktycznej i teoretycznej, co skutkuje tym, że pracownicy Ci mogą stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i mogą przyczyniać się do zaistnienia zdarzeń kolejowych. Powyższe wymaga dokonania analizy i wprowadzenia stosownych zmian w przepisach wewnętrznych podmiotów sektora rynku kolejowego.

- 4) Zarządcy infrastruktury kolejowej dla poprawy widoczności podawanego sygnału D8 (obecność dróżnika) wprowadzą całodobowe podawanie sygnału nocnego z posterunku pracownika obsługującego zamykanie rogatek (dróżnika przejazdowego lub innego pracownika).

Sygnał dzienny D8 podawany w pomieszczeniu (strażnicy lub nastawni) lub przez okno strażnicy (nastawni) nie jest widoczny (lub jest słabo widoczny) przez drużynę trakcyjną.

- 5) Przewoźnicy kolejowi podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń kolejowych spowodowanych zbiegnięciem pojazdu kolejowego.

Zalecenie wynika ze znacznego wzrostu liczby zdarzeń kategorii C47 oraz utrzymującej się dużej liczby zdarzeń kategorii B08. Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane np. z nieprawidłowym zabezpieczeniem pojazdów kolejowych, niewłaściwą organizacją pracy, nieprzestrzeganiem regulaminów pracy itd.

- 6) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania mające na celu wyeliminowanie przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu oraz wyprawienia, przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsługi lub braku obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym

Zalecenie wynika ze wzrostu liczby zdarzeń kategorii B15, C48 oraz C43. Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane np. z niedostateczną komunikacją w czasie prowadzenia ruchu pociągów i jazd manewrowych pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, niewłaściwie prowadzonej organizacji pracy rozrządowej, nieprawidłowego omówienia pracy manewrowej przez kierownika manewrów itd.

Zalecenia powyższe skierowano do Prezesa UTK, który przekazał je do podmiotów rynku kolejowego, nad którymi Prezes UTK sprawuje ustawowy nadzór.

4.2 Zalecenia wydane w Raporcie Rocznym za rok 2019

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Komisja wydaje w niniejszym Raporcie Rocznym za rok 2019 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

- 1) Zarządcy infrastruktury kolejowej posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B oraz przewoźnicy kolejowi, podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w §21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018 poz. 1876).
Powyższe zalecenie ma na celu zminimalizowanie liczby zdarzeń, polegających na wjeździe i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami (rogatkami), w sytuacji niezastosowania się użytkowników przejazdu kolejowo-drogowego do przepisów Prawa o ruchu drogowym. Spadek liczby tych zdarzeń spowoduje

poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B (zmniejszenie prawdopodobieństwa kolizji, uniknięcie kolizji z nadjeżdżającymi pojazdami kolejowymi) oraz docelowo poprawę przestrzegania obowiązujących przepisów przez użytkowników podczas zbliżania się i przekraczania przejazdu kolejowo-drogowego (zwiększenie dyscypliny kierowców).

- 2) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania (zwiększą skuteczność działań) mające na celu zminimalizowanie w procesie przewozu: złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu.

Powyższe zalecenie ma na celu w szczególności wyeliminowanie obrzuceń pociągów (kamieniami lub innymi przedmiotami) i innych złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów kwalifikowanych do zdarzeń kategorii B30 i C64, których nastąpił znaczny wzrost w 2019 r.

Zaistniałe zdarzenia stanowią zagrożenie dla pasażerów lub pracowników obsługujących pociągi. W 2019 r. zaistniało 9 wypadków kategorii B30 (w 2018 – zaistniał 1 wypadek) oraz zaistniało 255 zdarzeń kategorii C64 w tym: ponad 80 obrzuceń pociągów tj. zdarzeń kwalifikowanych do tej kategorii. Przypadki nieuprawnionego użycia sygnału Radiostop, które mogą powodować znaczące utrudnienia w ruchu kolejowym należą również do grupy występów chuligańskich.

- 3) Przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.

Realizacja zalecenia może przyczynić się do zminimalizowania utrzymującej się dużej liczby zdarzeń kategorii C54 oraz wzrostu o 50% zdarzeń kategorii B10.

- 4) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem (uwzględnieniem) i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami Kultury Bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową.

W szczególności zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych,

odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczenia infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.

Powyższe zalecenie wynika ze wzrostu liczby zdarzeń kategorii B09, C51 w roku 2019 oraz utrzymującej się dużej liczby zdarzeń związanych z wykonywaniem robót inwestycyjnych lub modernizacyjnych zakwalifikowanych do różnych kategorii zdarzeń (tj. B03, B04, B10, B13, B19, B20, B21, B23, B34, B35, C41, C43, C44, C48 C57, C60, C64, C66, C69).

Celem zalecenia jest podjęcie systemowych działań opartych na zaangażowaniu najwyższego kierownictwa przedsiębiorstw zarządzających infrastrukturą kolejową, a także wykonujących inwestycje i modernizacje oraz naprawy i utrzymanie infrastruktury kolejowej.

- 5) Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi, posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (prędkość, stany urządzeń, itd.) oraz urządzenia monitoringu szlaku (rejestracja obrazu lub obrazu i dźwięku) podejmą działania mające na celu wyposażenie członków komisji kolejowych w odpowiednie narzędzia umożliwiające odczyt danych z tych rejestratorów na miejscu zdarzenia niezwłocznie po jego zaistnieniu.

*Zalecenie to jest powtórzeniem zalecenia PKBWK z Raportu Rocznego PKBWK za 2015 r., wynika z **nadal powtarzających się sytuacji** braku możliwości odczytu powyższych danych przez pracowników wyznaczonych do pracy w komisjach kolejowych na miejscu zdarzenia, co utrudnia i wydłuża proces ustalenia wstępnych przyczyn zdarzenia i przygotowanie protokołu oględzin miejsca zdarzenia.*

Zalecenie to pozostaje nadal aktualne do wykonania przez podmioty, w których powyższe nie zostało zrealizowane do chwili obecnej.

Zalecenia powyższe przekazuje się Prezesowi UTK zgodnie z postanowieniami art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 poz. 1043), który przekaze zalecenia do podmiotów rynku kolejowego, których zalecenia dotyczą.

5. Realizacja zaleceń wydanych w 2019 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 29 kwietnia 2020 r. z Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) informacje o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2019 r.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, analizie poddano zalecenia zawarte w:

- 1) Raporcie nr PKBWK/01/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 13 czerwca 2018 r. o godz. 12:54 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie, w torze nr 2, w km 342,231 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny;
- 2) Raporcie nr PKBWK/02/2019 z badania poważnego wypadku kat. B11 zaistniałego 10 maja 2018 r. o godzinie 16:12 na stacji Wronki, w torze nr 1, w km 50,474 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny;
- 3) Raporcie nr PKBWK/03/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 23 sierpnia 2018 r. o godz. 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym w stacji Szaflary, w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane;
- 4) Raporcie nr PKBWK/04/2019 z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 2 sierpnia 2018 r. o godzinie 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Pierzyska – Gniezno, w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa;
- 5) Raporcie nr PKBWK/05/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 17 listopada 2018 r. o godz. 11:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Dobrzechów – Frysztak, w km 42,602 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło;
- 6) Raporcie nr PKBWK/06/2019 z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego 19 grudnia 2018 r. o godz. 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Głogów Małopolski – Rzeszów Główny, w km 63,130 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny;
- 7) Raporcie nr PKBWK/07/2019 z badania wypadku kat. B11 zaistniałego 17 marca 2019 r. o godz. 21:49 na szlaku Taczanów – Pleszew, w torze szlakowym nr 1, w km 107,985 linii kolejowej nr 272: Kluczbork – Poznań Główny;
- 8) Raporcie Rocznym za rok 2018 z działalności PKBWK.

W celu usprawnienia wykonania zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, w Urzędzie Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK” opracowano ankietę i wezwano podmioty do złożenia informacji o stanie realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2019 r.

Zalecenia wydane przez PKBWK, Prezes UTK w 2019 r. przekazał podmiotom w dwóch etapach:

- pismem nr DMB-WMIC.464.4.2019.2.MK z 18 października 2019 r.,
- pismem nr DMB-WMIC.464.4.2020.1.AM z dnia 25 lutego 2020 r.

5.1. Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń.

Stan realizacji zaleceń na podstawie informacji przekazanych przez UTK przedstawia się następująco:

- a) Pismem nr DMB-WMIC.464.4.2019.2.MK z 18 października 2019 r. Prezes UTK przekazał do realizacji zalecenia z Raportów PKBWK/01/2019 i PKBWK/02/2019 podmiotom rynku kolejowego, w tym:
- 102 certyfikowanym przewoźnikom kolejowym (PK),
 - 11 autoryzowanym zarządcom infrastruktury kolejowej (ZI),
 - 61 podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe (ECM), oraz
 - 647 zarządcom i przewoźnikom działającym w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa.

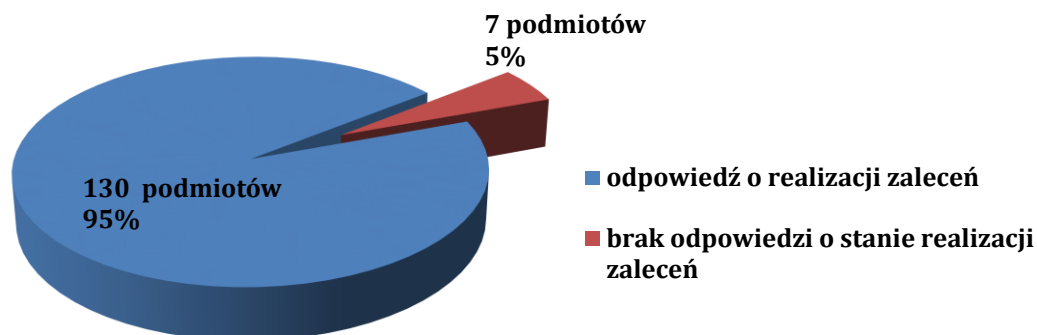
Wiele podmiotów pełni jednocześnie kilka funkcji, co oznacza, że spośród wyżej wymienionych - pismo nr DMB-WMIC.464.4.2019.2.MK otrzymało:

- 44 to wyłącznie certyfikowany przewoźnik kolejowy,
- 8 pełni wyłącznie rolę podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie,
- 15 to zarówno certyfikowany przewoźnik kolejowy, jak i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie,
- 8 to wyłącznie autoryzowany zarządca infrastruktury,
- 1 podmiot to zarówno autoryzowany zarządca infrastruktury, jak i certyfikowany przewoźnik kolejowy,
- 1 podmiot to zarówno autoryzowany zarządca infrastruktury, jak i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie,
- 1 podmiot pełni wszystkie trzy funkcje: autoryzowanego zarządcy, certyfikowanego przewoźnika oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie,
- 18 to podmioty łączące funkcje certyfikowanego przewoźnika kolejowego, podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i użytkownika bocznic,
- 23 podmioty – certyfikowany przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznic,
- 18 podmiotów to zarówno podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, jak i użytkownik bocznic,
- 598 podmiotów - tylko użytkownik bocznic lub zarządca infrastruktury lub przewoźnik działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa.

Od Prezesa UTK w pierwszym etapie zalecenia otrzymało łącznie 736 podmiotów.

Wg stanu na dzień 17 kwietnia 2020 r. 455 podmiotów (62%) przesłało do Prezesa UTK informację o stanie realizacji zaleceń. Uwzględniając tylko autoryzowanych zarządców infrastruktury, certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, to spośród 137 podmiotów, informacji o stanie realizacji zaleceń udzieliły 130, co stanowi 95%.

Wykres 2a. **Ogólne zestawienie odpowiedzi podmiotów na pismo (ankietę) Prezesa UTK z pierwszego etapu**



- b) Pismem nr DMB-WMIC.464.4.2020.1.AM z 25 lutego 2020 r. Prezes UTK przekazał zalecenia z Raportu Roczego PKBWK za 2018 oraz Raportów PKBWK nr 3, 4, 5, 6 i 7 do realizacji:
- 104 certyfikowanym przewoźnikom kolejowym,
 - 11 autoryzowanym zarządcom infrastruktury kolejowej,
 - 60 certyfikowanym podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów towarowych (ECM).

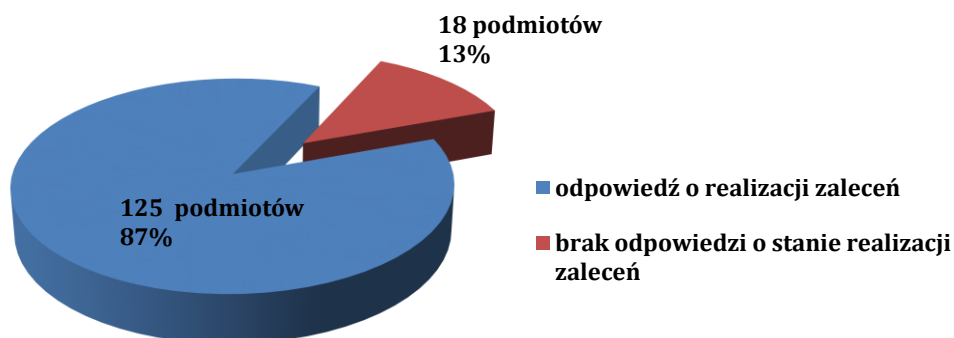
Wiele podmiotów pełni jednocześnie kilka funkcji, co oznacza, że spośród wyżej wymienionych pismo nr DMB-WMIC.464.4.2020.1.AM otrzymało:

- 70 podmiotów pełniących funkcje certyfikowanych przewoźników kolejowych,
- 27 podmiotów w funkcji certyfikowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie,
- 35 certyfikowanych przewoźników kolejowych, będących równocześnie certyfikowanymi podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie,
- 8 podmiotów pełniących funkcje autoryzowanych zarządców infrastruktury,
- 1 podmiot będący zarówno autoryzowanym zarządcą infrastruktury, jak i certyfikowanym przewoźnikiem kolejowym,
- 1 autoryzowany zarządca infrastruktury i równocześnie certyfikowany podmiot odpowiedzialny za utrzymanie,
- 1 podmiot pełniący wszystkie trzy funkcje: autoryzowanego zarządcy, certyfikowanego przewoźnika oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

W tym przypadku (w drugim etapie) zalecenia od Prezesa UTK otrzymały łącznie 143 podmioty.

Wg stanu na dzień 17 kwietnia 2020 r., informację do Prezesa UTK o stanie realizacji zaleceń przesłało 125 podmiotów (87%).

Wykres 2b. **Ogólne zestawienie odpowiedzi podmiotów na pismo (ankietę) Prezesa UTK w drugim etapie**



Ponadto pismem nr DMB-WMIC.464.4.2020.2.AM z 25 lutego 2020 r. Prezes UTK skierował do 658 podmiotów, będących użytkownikami bocznic, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami działającymi w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, zalecenie nr 3 z Raportu Rocznego PKBWK. Na powyższe pismo odpowiedziało 409 podmiotów (czyli 62 %).

Formularz ankiety przygotowany przez Urząd Transportu Kolejowego wypełniły podmioty, informując o stanie i etapie realizacji konkretnego zalecenia. Do statystyk uwzględnione zostały również te podmioty, które nie udzieliły żadnej odpowiedzi, a które były adresatem pisma Prezesa UTK zobowiązującego do udzielenia informacji na temat sposobu realizacji zaleceń.

W pierwszym etapie 7 podmiotów (5%) oraz w drugim etapie 18 podmiotów (13%) nie przekazało informacji na temat stopnia wdrożenia zaleceń dotyczących poprawy bezpieczeństwa lub działań zmierzających do ich realizacji.

W stosunku do podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi oraz tych, dla których nie przyjęto proponowanego sposobu realizacji zaleceń, Prezes UTK przeprowadzi działania nadzorcze mające na celu uzyskanie pełnej informacji o stanie i sposobie realizacji zaleceń.

Pierwsza część analizy realizacji zaleceń PKBWK zawiera **ocenę Prezesa UTK, dotyczącą sposobu realizacji zaleceń PKBWK**. Część ta stanowi **wynik jakościowej analizy odpowiedzi przesłanych do Prezesa UTK przez podmioty rynku kolejowego**.

Przyjęto podział na zalecenia, które oceniono pozytywnie i zalecenia, które oceniono negatywnie.

Pozytywna ocena realizacji zaleceń zawartych w raportach PKBWK została przyznana jedynie w sytuacji, gdy UTK uznał, że podjęte przez podmiot działania są właściwe lub właściwie ukierunkowane do wszystkich zaleceń, które go dotyczyły w danym raporcie.

Realizacja zaleceń z danego raportu przez podmiot uznana została za kompletną wówczas, gdy ocena wszystkich poszczególnych zaleceń składających się na raport była **pozytywna**. Gdy co najmniej jedno zalecenie z raportu zostało ocenione negatywnie lub gdy podmiot nie przesłał do UTK informacji o stanie realizacji zaleceń, wówczas ocena realizacji zaleceń oceniona została **negatywnie**.

Ocena Prezesa UTK dotycząca realizacji zaleceń z poszczególnych raportów została przedstawiona poniżej na wykresach kołowych.

Drugą część informacji (zawartej w załączniku) stanowią odpowiedzi zadeklarowane przez podmioty rynku kolejowego. Wg informacji przekazanej przez UTK, pod każdym zaleceniem wskazano **średni procent realizacji danego zalecenia**, który na potrzeby oceny został obliczony jako **średnia arytmetyczna na podstawie wartości zadeklarowanych przez podmioty rynku**.

Ad.1) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po dokonaniu szczegółowej analizy z Raportu nr PKBWK/01/2019, przekazał do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej i certyfikowanych przewoźników kolejowych lub innych podmiotów, pismem UTK nr DMB-WMIC.464.4.2019.2.MK z dnia 2019-10-18 następujące zalecenia:

➤ **Zalecenia wydane przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/01/2019:**

1. Zarządca linii kolejowych PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kategorii „D” przejazdu na kategorię wyższą.
2. Do czasu przeprowadzenia analizy ryzyka PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie wprowadzi na tym przejeździe kolejowo – drogowym ograniczenie prędkości jazdy pociągów po każdym torze i w obu kierunkach w zakresie trójkąta widzialności na całej długości zbliżania się pociągu, stosownie do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku zawarte w części B Załącznika nr 3.
3. Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych dokonają przeglądu wszystkich przejazdów kolejowo- drogowych kategorii „D” pod kątem prawidłowości oznakowania jak również ciągłej aktualizacji metryk przejazdowych.
4. Eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przed pojazdami trakcyjnymi pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania buforowego zapisu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić jego ciągłość nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.
5. Spółka Przewozy Regionalne Sp. z o. o. jako element kontroli pojazdów trakcyjnych po naprawach związanych z rejestracją parametrów pracy pojazdu oraz przeprowadzeniu czynności utrzymaniowych poziomów P3, P4 i P5 wprowadzi obowiązek sprawdzania, czy wymagane parametry jazdy pojazdu kolejowego z napędem są zapisywane przez rejestratory elektromechaniczne i elektroniczne.

zostały zmienione przez Prezesa UTK, który przekazał (na bazie zaleceń Raportu nr PKBWK/01/2019) do realizacji zalecenia:

- **zalecenia korekcyjne:**

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozważy zmianę kategorii przejazdu #273 342 231 z kategorii D na kategorię wyższą, na podstawie oceny ryzyka. Do tego czasu wprowadzi ograniczenie prędkości jazdy pociągów po każdym torze i w obu kierunkach w zakresie trójkąta widoczności na całej długości zbliżania się pociągu.
- **Realizacja zalecenia tożsama z realizacją zalecenia nr 1 i 2 Komisji i dotyczy zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.**
- **zalecenia korygujące (systemowe):**
- 2) Certyfikowani przewoźnicy kolejowi sprawdzą zabudowanie systemów rejestracji obrazu pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu.
- **Realizacja zalecenia - stanowi realizację zmienionej treści merytorycznej zalecenia nr 4 Komisji i dotyczy 102 podmiotów.**
- 3) Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wprowadzą ciągły obowiązek sprawdzania, czy wymagane parametry jazdy pojazdu z napędem są zapisywane przez rejestratory, w szczególności po przeglądach poziomów utrzymania P3, P4 i P5.
- **Realizacja zalecenia - stanowi realizację zmienionej treści zalecenia nr 5 Komisji m.in. rozszerzonej na wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych - dotyczy 102 podmiotów.**
- 4) Zarządcy infrastruktury (w tym użytkownicy bocznic kolejowych) dokonają przeglądu wszystkich eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych w następujących aspektach:
 - a) prawidłowości sporządzania metryk;
 - b) weryfikacji na gruncie spełnienia warunków technicznych, w szczególności w zakresie widoczności na przejazdach.Do czasu zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami prawa, zarządcy wdrożą odpowiednie środki bezpieczeństwa, w tym również ograniczenia eksploatacyjne.
- **Realizacja zalecenia - stanowi realizację zmienionej treści zalecenia nr 3 Komisji m.in. rozszerzonej na wszystkie eksploatowane przejazdy kolejowo-drogowe - dotyczy 11 zarządców infrastruktury (+ użytkowników bocznic kolejowych).**
- 5) Zarządcy infrastruktury (w tym użytkownicy bocznic kolejowych) zweryfikują protokoły diagnostyczne (dotyczy to również innych dokumentów wynikających z przeglądów budowlanych) pod kątem stwierdzonych w nich nieprawidłowości oraz etapu ich usunięcia.
Do czasu usunięcia wszystkich stwierdzonych nieprawidłowości zarządcy wdrożą odpowiednie środki bezpieczeństwa, w tym również ograniczenia eksploatacyjne.
- **Zalecenie nowe wydane przez Prezesa UTK - dotyczy 11 zarządców infrastruktury (+ użytkowników bocznic kolejowych).**
- 6) Autoryzowani zarządcy infrastruktury zweryfikują poprawność wdrożenia Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem, w kontekście:
 - a) właściwego sprawowania nadzoru nad diagnostyką i kontrolami;
 - b) właściwego planowania czynności nadzorczych;
 - c) właściwego wdrażania działań korygujących.
- **Zalecenie nowe wydane przez Prezesa UTK - dotyczy 11 podmiotów.**

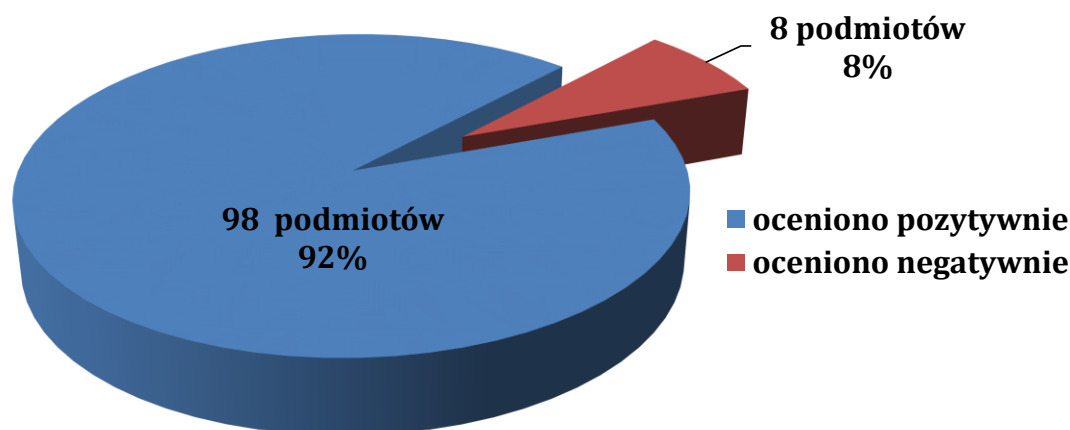
Tabela 4. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/01/2019** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2020 r.

Zalecenia wydane przez Prezesa UTK na bazie Raportu nr PKBWK/01/2019(wyd. w 2019 r.)	Podmiot będący adresem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
zalecenia korekcyjne			
Zalecenie 1	PKP PLK S.A.	2019-10-07	100
zalecenia korygujące systemowe			
Zalecenie 2	PK	.....	92 (% realizacji wszystkich PK)**)
Zalecenie 3	PK w tym: PR Sp. z o.o. ^{1*)}	 2019-04-25	95 (% realizacji wszystkich PK)**) 100 (zrealizowane przez PR Sp. z o.o.) ^{*)}
Zalecenie 4	ZI	.....	91 (% realizacji wszystkich ZI)**)
Zalecenie 5	ZI	.....	91 (% realizacji wszystkich ZI)**)
Zalecenie 6	ZI	.....	91 (% realizacji wszystkich ZI)**)

^{*)} na podstawie informacji przekazanych do PKBWK przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR Sp. z o.o.) – obecna nazwa POLREGIO Sp. z o.o.

^{**)} na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2019 r. – z UTK – DMB-WMIC.464.2.2020 z dnia 2020-04-29

Wykres 3. **Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/01/2019 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Oceniono pozytywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 98 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Oceniono negatywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 8 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 5. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/01/2019 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 1 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 2 (PK)	Zalecenie 3 (PK)	Zalecenie 4 (ZI)	Zalecenie 5 (ZI)	Zalecenie 6 (ZI)
Dotyczyło podmiotów	1	102	102	11	11	11
Oceniono pozytywnie	1	97	97	10	10	10
Oceniono negatywnie	0	5	5	1	1	1

Ad.2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po dokonaniu szczegółowej analizy z Raportu nr PKBWK/02/2019, przekazał do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej i certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie lub innych podmiotów, pismem UTK nr DMB-WMIC.464.4.2019.2.MK z dnia 2019-10-18 następujące zalecenia:

➤ **Zalecenia wydane przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/02/2019:**

1. Przewoźnicy i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie taboru nadal zobowiązani są do realizacji zalecenia PKBWK dotyczącego zabezpieczenia w maźnicach łożysk po ich montażu na czopach zestawów kołowych poprzez stosowanie nowych śrub i podkładek zabezpieczających.
2. Na podkładkach zabezpieczających, pracownicy dokonujący montażu maźnic na czopach zestawów kołowych firm wykonujących przeglądy poziomu P3, P4 i P5, będą wybijać indywidualne cechy identyfikujące pracownika dokonującego montażu oraz datę montażu.
3. Na podstawie przeprowadzonej ekspertyzy, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą obowiązek wymiany łożysk tocznych zestawów kołowych na nowe, podczas przeglądu poziomu P4 lub P5, do 25 lat ich eksploatacji.
4. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie dokonają sprawdzenia systemów MMS pod kątem przyczyn zidentyfikowanych w niniejszym raporcie i rozważą ujęcie w tych systemach następujących elementów:
 - a) szczegółowe wymagania wobec wykonawców przeglądów poziomu P4 i P5,
 - b) ujęcia szczegółowych zadań dla komisarzy odbiorczych w Systemie Zarządzania Utrzymaniem (MMS) wagonów towarowych, w szczególności w zakresie częściowych odbiorów międzyoperacyjnych.
5. PKP PLK S.A. doposaży istniejące urządzenia dSAT na linii 351 w urządzenia dla obu torów, tak, aby diagnostyka stanów awaryjnych taboru była przeprowadzana dla wszystkich kierunków.
6. PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.

7. CTL Logistics w ramach systemu zarządzania utrzymaniem podejmie działania mające na celu:
 - a) zwiększenie nadzoru nad realizacją procedur Systemu Zarządzania Utrzymaniem,
 - b) zapewnienie szczegółowego nadzoru nad dostawcami usług naprawczych, w tym nad WWK Łapy.
8. WWK Łapy podejmie działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi naprawami taboru, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych.

zostały zmienione przez Prezesa UTK, który przekazał (na bazie zaleceń Raportu nr PKBWK/02/2019) do realizacji zalecenia:

– zalecenia korekcyjne:

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doposaży istniejące urządzenia dSAT na linii 351 w urządzenia dla obu torów, tak, aby diagnostyka stanów awaryjnych taboru była przeprowadzana dla wszystkich kierunków.
- **Realizacja zalecenia 1 tożsama z realizacją zalecenia nr 5 Komisji i dotyczy zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.**
- 2) CTL Logistics sp. z o.o. w ramach Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS) podejmie działania mające na celu:
 - a) zwiększenie nadzoru nad realizacją procedur MMS,
 - b) zapewnienie szczegółowego nadzoru nad dostawcami usług naprawczych, w tym nad Warsztatami Wagonów Kolejowych w Łapach.
- **Realizacja zalecenia tożsama z realizacją zalecenia nr 7 Komisji i dotyczy certyfikowanego przewoźnika kolejowego CTL Logistics sp. z o.o. – tj. jednego podmiotu.**
- 3) Warsztaty Wagonów Kolejowych (WWK) w Łapach podejmą działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi naprawami taboru, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych.
- **Realizacja zalecenia 3 tożsama z realizacją zalecenia nr 8 Komisji i dotyczy Warsztatów Wagonów Kolejowych w Łapach – tj. 1 podmiotu.**

– zalecenia korygujące (systemowe):

- 4) Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) dostosują swoje MMS w zakresie:
 - a) zabezpieczenia w maźnicach łożysk po ich montażu na czopach zestawów kołowych poprzez stosowanie nowych śrub i podkładek zabezpieczających;
 - b) wybijania indywidualnych cech identyfikujących pracownika dokonującego montażu oraz jego daty, na podkładkach zabezpieczających podczas dokonywania montażu maźnic na czopach zestawów w trakcie przeglądów poziomu P3, P4 i P5;
 - c) wprowadzenia obowiązku wymiany łożysk tocznych zestawów kołowych na nowe, podczas przeglądu poziomu P4 lub P5, do 25 lat ich eksploatacji;
 - d) wprowadzenia zakazu dekompletowania układu łożysk i kompletowania ich niezgodnie ze specyfikacją producenta lub wytycznymi branżowymi np. VPI;
 - e) szczegółowych wymagań (kryteriów oceny) wobec wykonawców przeglądów poziomu P4 i P5;

- f) szczegółowych zadań dla pracowników przeprowadzających czynności odbiorcze i dopuszczenia do użytkowania w MMS wagonów towarowych, w szczególności w zakresie częściowych odbiorów międzyoperacyjnych.

Realizacja zalecenia 4.a) tożsama (spójna) z realizacją zalecenia nr 1 Komisji.

Realizacja zalecenia 4.b) tożsama (spójna) z realizacją zalecenia nr 2 Komisji.

Realizacja zalecenia 4.c) tożsama (spójna) z realizacją zalecenia nr 3 Komisji.

Zalecenie 4.d) jest nowym zaleceniem Prezesa UTK.

Realizacja zalecenia 4.e) tożsama (spójna) z realizacją zalecenia nr 4.a) Komisji.

Realizacja zalecenia 4.f) tożsama (spójna) z realizacją zalecenia nr 4.b) Komisji.

- **Realizacja zalecenia od 4. a) do 4. f) dotyczy zakresu działania certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) – tj. wg UTK dotyczy 62 podmiotów.**

- 5) Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.

- **Zalecenie nr 6 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK jako zalecenie nr 5, do realizacji przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów.**

- 6) Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie przeprowadzą dodatkowy audyt w zakresie poprawności nadzoru nad dostawcami, zwłaszcza w kontekście zachowania odpowiednich czasookresów nadzoru nad dostawcami.

- **Zalecenie 6 jest nowym zaleceniem wydanym przez Prezesa UTK – dotyczy 62 certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie – tj. 62 podmiotów.**

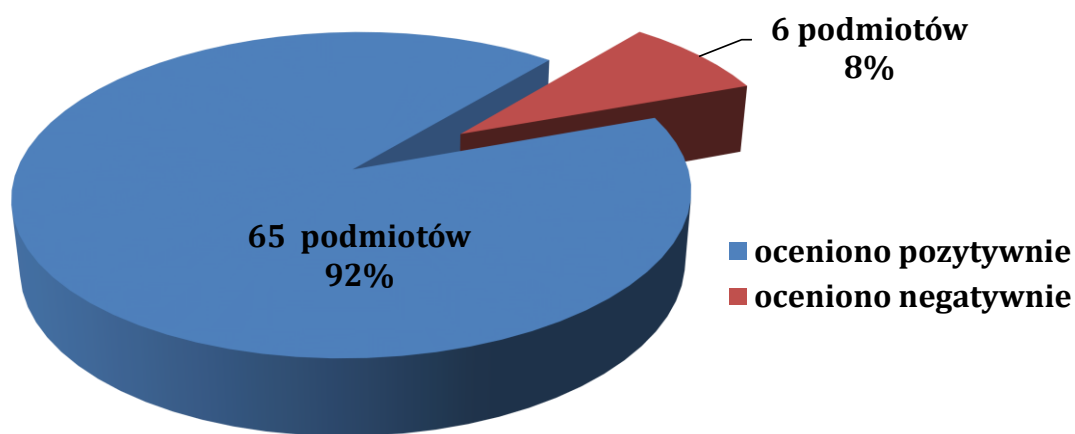
Tabela 6. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/02/2019 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2020 r.

Zalecenia wydane przez Prezesa UTK na bazie Raportu nr PKBWK/01/2019(wyd. w 2019 r.)	Podmiot będący adresem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2 /(etap realizacji)
1	2		4
➤ zalecenia korekcyjne			
Zalecenie 1	PKP PLK S.A.	2022-12-31	60 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.)
Zalecenie 2	CTL Logistics sp. z o.o.	2019-12-11	100
Zalecenie 3	WWK w Łapach	2019-02-18	100
➤ zalecenia korygujące (systemowe)			
Zalecenie 4	ECM	.....	61 (% realizacji wszystkich ECM)**)
Zalecenie 5	ZI w tym: PKP PLK S.A.	 2019-04-02	74 (% realizacji wszystkich ZI)**) 100 *)
Zalecenie 6	ECM	.....	49 (% realizacji wszystkich ECM)**)

*) na podstawie informacji przekazanych do PKBWK przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – informacja IBR4a-743-1/20 z dnia 2020-03-15

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2019 r. – z UTK – DMB-WMIC.464.2.2020 z dnia 2020-04-29

Wykres 4. Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/02/2019 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Oceniono pozytywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 65 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Oceniono negatywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 6 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 7. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/02/2019 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 1 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 2 (CTL Logistics sp. zo.o.)	Zalecenie 3 (Warsztaty Wagonów Kolejowych w Łapach)	Zalecenie 4 (ECM)	Zalecenie 5 (ZI)	Zalecenie 6 (ECM)
Dotyczyło podmiotów	1	1	1	62	11	62
Oceniono pozytywnie	1	1	1	56	10	56
Oceniono negatywnie	0	0	0	6	1	6

Ad.3) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/03/2019, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, certyfikowanych przewoźników kolejowych lub innych podmiotów, pismem UTK nr DMB-WMIC.464.1.2020.1.AM z dnia 2020-02-25 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.,
- Zalecenia nr 2 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.,
- Zalecenie nr 3 kierowane przez Komisję do Przewozów Regionalnych sp. z o.o. (PR Sp. z o.o.) – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PR sp. z o.o.,
- Zalecenie nr 4 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez KP PLK S.A.
- Treść zalecenia nr 5 kierowanego przez Komisję **do zarządcy drogi**, o brzmieniu:
„5. Zarządca drogi dostosuje szerokość drogi na dojeździe do przejazdu w celu zapewnienia możliwości bezkolizyjnego mijania się pojazdów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane, a następnie w porozumieniu z zarządcą infrastruktury zostanie dostosowana szerokość przejazdu do korony drogi”,
 została zmieniona przez Prezesa UTK i na bazie tego zalecenia PKBWK, Prezes UTK **skierował nw. zalecenie do wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej** (tj. 11 podmiotów):
„5a. Zarządcy infrastruktury dokonają przeglądu przejazdów w zakresie szerokości przejazdów i dróg dojazdowych, zapewniających możliwość bezkolizyjnego mijania się pojazdów drogowych.”
- Zalecenie nr 8 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez wszystkich przewoźników kolejowych,
- Zalecenie nr 9 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej i zarządców dróg kołowych – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej we współpracy z zarządcami dróg kołowych,
- Zalecenie nr 10 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej,

Uwaga:

- Zalecenie nr 5 i 6 z raportu kierowane przez Komisję do zarządcy drogi ^{4*)},
- Zalecenie nr 7 i 11 z raportu kierowane przez Komisję do Przewodniczącego PKBWK – zostało skierowane do Ministra Infrastruktury ^{5*)},
- Zalecenie nr 12 z raportu kierowane przez Komisję do Ministra Infrastruktury – zostało przekazane do Ministra Infrastruktury. ^{5*)}

Tabela 8. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/03/2019** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2020 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/03/2019 (wyd. w 2019 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK S.A. ^{3*)}	2020-02-10	100
Zalecenie 2	PKP PLK S.A.	2018-10-22	100
Zalecenie 3	^{1*)} PR Sp. z o.o.	do 2020-06-30	10% (w trakcie realizacji przez PR sp. z o.o.)
Zalecenie 4	^{2*)} PKP PLK S.A. IZ Nowy Sącz	2019-12-23	100
Zalecenie 5	^{*)} zarządca drogi + PKP PLK S.A. IZ Nowy Sącz – w porozumieniu z zarządcą drogi ^{3*)}	2022-12-31 2020-03-20	40% - w trakcie realizacji wg zalecenia wynikającego z raportu PKBWK ^{6*)} - zrealizowane w 100% przez PKP PLK S.A. wg zalecenia (5a) Prezesa UTK ^{6*)}
Zalecenie 5a	ZI	2022-12-31	65 (% realizacji przez wszystkich ZI) ^{**)}
Zalecenie 6	^{*)} zarządca drogi + PKP PLK S.A. IZ Nowy Sącz ^{4*)}	2020-02-18	zrealizowano
Zalecenie 8	PK	.....	62 (% realizacji przez wszystkich PK) ^{**)}
Zalecenie 9	ZI (w tym PKP PLK S.A.)	 2019-12-31	69 (% realizacji przez wszystkich ZI) ^{**)} 100 (realizacja przez PKP PLK S.A.)
Zalecenie 10	ZI	.....	88 (% realizacji przez wszystkich ZI) ^{**)}
Zalecenie: 7, 11 i 12	^{5*)} PKBWK	2019-10-04	zrealizowano w zakresie kompetencji Komisji

^{*)}Raport Nr PKBWK/03/2019 przekazany przez Komisję do Burmistrza Miasta Nowy Targ na podstawie art.28l ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przy piśmie PKBWK.4631.93.2019.BP z dnia 31 lipca 2019 r.

^{**) na podstawie} Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2019 r. – z UTK – DMB-MIC.464.2.2020 z dnia 2020-04-29.

^{1*)}PR Sp. z o.o. – Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – obecna nazwa POLREGIO Sp. z o.o.

^{2*)} w sprawie ustawienia znaku B-20 „STOP” – Zakład Linii Kolejowych (IZ) w Nowym Sączu wystąpił do zarządcy drogi

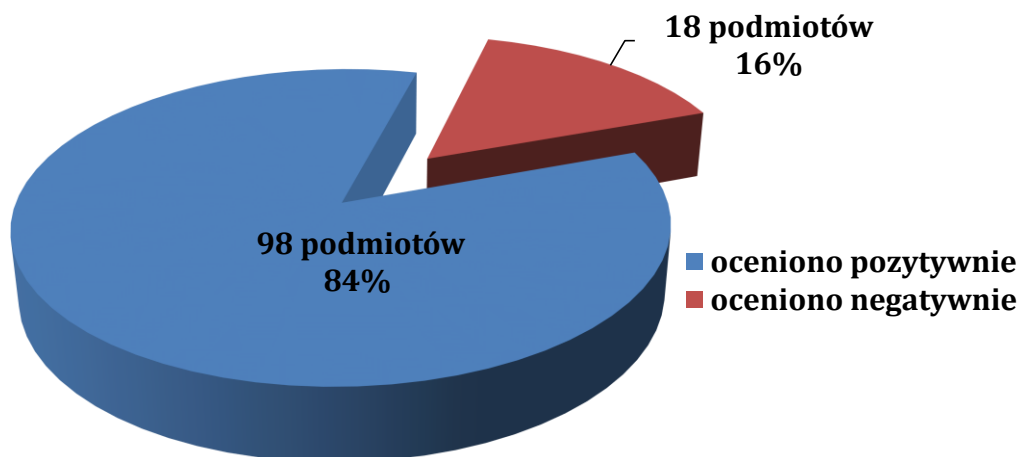
^{3*)} w sprawie Zalecenia nr 5 dotyczącego przejazdu w km 25,749 linii kolejowej Chabówka – Zakopane, „zarządca drogi tj. Burmistrz Miasta Nowy Targ pismem nr DiT.7221.99.2019 z dnia 2019-12-23 poinformował PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu, że znak D-5 „pierwszeństwo na zjeździe” jest wprowadzony oraz zgłoszony organowi zarządzającemu ruchem na drogach gminnych. W myśl rekomendacji nr 1 przejazd kolejowo-drogowy zlokalizowany w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane zostanie przebudowany w ramach realizacji zadania „Prace na linii kolejowej nr 99” w terminie do końca 2022 roku zgodnie z zapisami PFU zostanie zmodernizowana nawierzchnia przejazdu.”

^{4*)}zrealizowane przez zarządcę drogi i PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu. PKP PLK S.A. uzyskało informację od zarządcy drogi (Burmistrza Miasta Nowy Targ) w piśmie DiT.7221.99.2019 z dnia 23 grudnia 2019 r., o zatwierdzeniu aktualizacji projektu organizacji ruchu na ul. Kolorowej dotyczącej wprowadzenia znaków A-30 „inne niebezpieczeństwa” wraz z tablicami T-14d „wypadki” Zarządca drogi poinformował pismem z dnia 2020-02-18 roku o zamontowaniu znaków na terenie.

^{5*)} pismem PKBWK.38.2019RL z dnia 2019-10-04 Przewodniczący PKBWK, zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przekazał do Ministra Infrastruktury zawarte w nim zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa nr 7, 11 oraz 12 wraz z Raportem Nr PKBWK/03/2019.

^{6*)}na podstawie Informacji o realizacji zaleceń przekazanych przez PKP PLK S.A. – informacja IBR4a-743-1/20 z dnia 2020-03-15

Wykres 5. Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/03/2019 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Oceniono pozytywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 98 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Oceniono negatywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 18 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 9. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/03/2019 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 1 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 2 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 3 (PR Sp. z o.o.)	Zalecenie 4 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 5 (ZI)	Zalecenie 8 (PK)	Zalecenie 9 (ZI)	Zalecenie 10 (ZI)
Dotyczyło podmiotów	1	1	1	1	11	107	11	11
Oceniono pozytywnie	1	1	1	1	10	89	10	10
Oceniono negatywnie	0	0	0	0	1	18	1	1

Ad.4) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/04/2019, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, certyfikowanych przewoźników kolejowych lub innych podmiotów, pismem UTK nr DMB-WMIC.464.1.2020.1.AM z dnia 2020-02-25 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.,
- Zalecenia nr 2 i 5 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.

- Zalecenie nr 2a – na bazie zalecenia nr 2 Komisji – Prezes UTK wydał zalecenie do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej – z wyłączeniem PKP PLK S.A. – tj. do 10 podmiotów,
- Zalecenie nr 3 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. do 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 6 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego PKP Intercity S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP Intercity S.A.,
- Zalecenie nr 6a - na bazie zalecenia nr 6 Komisji – Prezes UTK wydał zalecenie do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. do 107 podmiotów.

Uwaga:

- Zalecenie nr 4 kierowane przez Komisję do Ministra Infrastruktury (MI) – zostało przekazane przez Przewodniczącego do MI.^{6*)}

Tabela 10. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/04/2019 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2020 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/04/2019 (wyd. w 2019 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK S.A. ZLK w Poznaniu	2021-07-31	60 (w trakcie realizacji - PKP PLK S.A.)
Zalecenie 2	PKP PLK S.A.	2019-12-31	100
Zalecenie 2a	autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej bez PKP PLK S.A.	.....	30 (% realizacji przez wszystkich ZI)**)
Zalecenie 3	ZI w tym: PKP PLK S.A.	 2020-12-31	38 (% realizacji przez wszystkich ZI)**) 20 (w trakcie realizacji - PKP PLK S.A.)*)
Zalecenie 5	PKP PLK S.A.	2020-12-31*)	70 (w trakcie realizacji - PKP PLK S.A.)
Zalecenie 6	PKP Intercity S.A.	2020-03-23	100
Zalecenie 6a	PK	.....	54 (% realizacji przez wszystkich PK)**)
Zalecenie 4	^{6*)} PKBWK	2019-10-04	zrealizowano w zakresie kompetencji Komisji

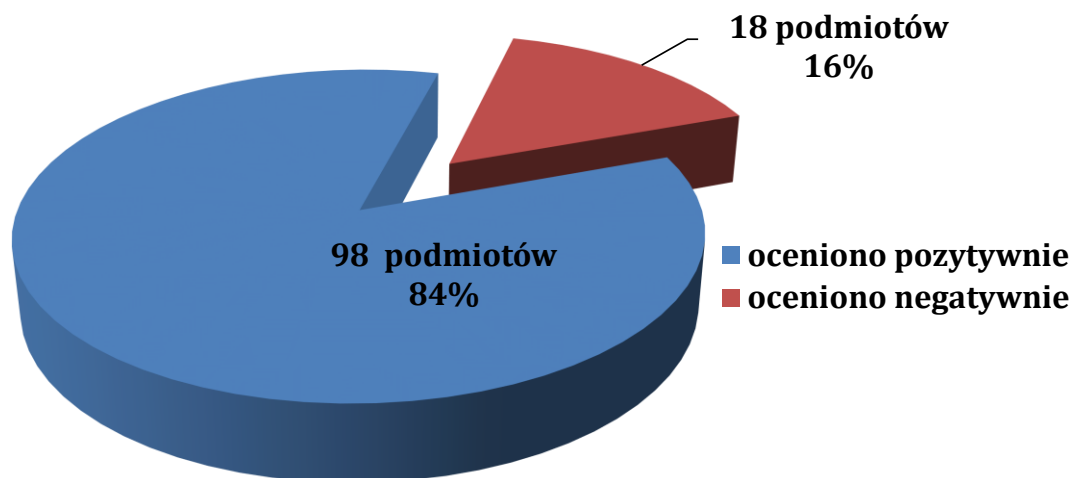
*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń przekazanych przez PKP PLK S.A. – informacja IBR4a-743-1/20 z dnia 2020-03-15

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2019 r. – z UTK – DMB-WMIC.464.2.2020 z dnia 2020-04-29

^{6*)} Zalecenie nr 4 oraz Raport nr PKBWK/04/2019 – zostały przekazane na podstawie art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm., przy piśmie PKBWK.37.2019.RL z dnia 2019-10-04 do Ministra Infrastruktury.

^{6*)} pismem PKBWK.37.2019RL z dnia 2019-10-04 Przewodniczący PKBWK, zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.), przekazał do Ministra Infrastruktury zawarte w nim zalecenie w sprawie poprawy bezpieczeństwa nr 4 wraz z Raportem Nr PKBWK/04/2019.

Wykres 6. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/04/2019 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Oceniono pozytywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 98 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Oceniono negatywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 18 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 11. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/04/2019 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 1 (PK PLK S.A.)	Zalecenie 2 (PK PLK S.A.)	Zalecenie 2a (ZI bez PKP PLK S.A.)	Zalecenie 3 (ZI)	Zalecenie 5 (PK PLK S.A.)	Zalecenie 6 (PKP Intercity S.A.)	Zalecenie 6a (PK)
Dotyczyło podmiotów	1	1	10	11	1	1	107
Oceniono pozytywnie	1	1	9	10	1	1	90
Oceniono negatywnie	0	0	1	1	0	0	17

Ad.5) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/05/2019 kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej i certyfikowanych przewoźników kolejowych, pismem UTK nr DMB-WMIC.464.1.2020.1.AM z dnia 2020-02-25 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.,

- Zalecenie nr 2 i 3 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego Spółki SKPL Cargo sp. z o.o. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez Spółkę SKPL Cargo sp. z o.o.
- Zalecenie nr 2a – na bazie zalecenia nr 2 Komisji – Prezes UTK wydał zalecenie do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych (tj. do 107 podmiotów), „zobowiązując ich do zweryfikowania stosowania rekomendacji PKBWK Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r. - stosowanie kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji.”
- Zalecenie nr 3a – na bazie zalecenia nr 3 Komisji – Prezes UTK wydał zalecenie do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych (tj. do 107 podmiotów), „zobowiązując do podjęcia działań celem zapewnienia rejestracji nadawania sygnału „Baczność” na użytkowanych rejestratorach elektronicznych.”
- Zalecenie nr 6 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.

Uwaga:

- Zalecenie nr 4 z Raportu nr PKBWK/05/2019 kierowane przez Komisję do zarządcy drogi powiatowej nr 1922 w Strzyżowie.

Tabela 12. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/05/2019 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2020 r.

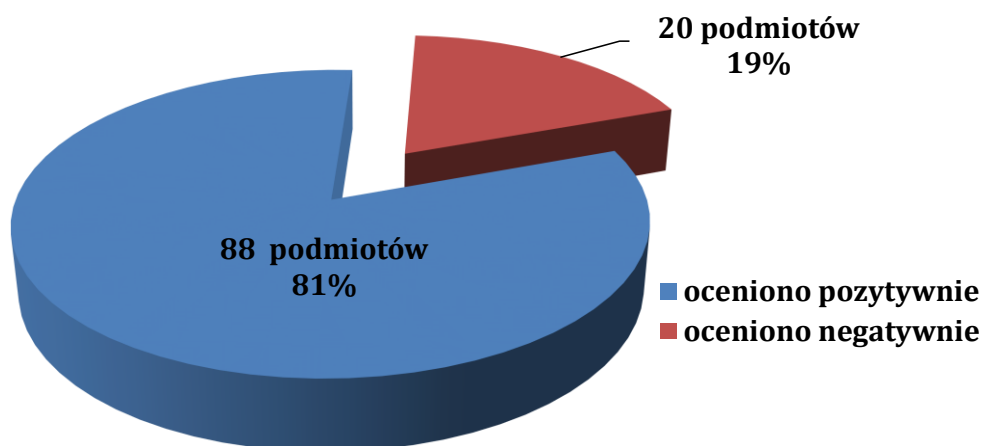
Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/05/2019 (wyd. w 2019 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK S.A.	2020-03-20	100
Zalecenie 2	SKPL Cargo sp. z o.o.	2019-12-31	30 (w trakcie realizacji przez SKPL Cargo sp. z o.o.)
Zalecenie 2a	PK	.....	57 (% realizacji przez wszystkich PK)**)
Zalecenie 3	SKPL Cargo sp. z o.o.	2019-12-31	40 (w trakcie realizacji przez SKPL Cargo sp. z o.o.) **)
Zalecenie 3a	PK	2019-12-31	54 (% realizacji przez wszystkich PK) **)
Zalecenie 4	*)zarządca drogi*1)	2020-01-10	zrealizowano
Zalecenie 6	PKP PLK S.A.	2020-01-24	100

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2018 r. – z UTK – DMB-WMIC.464.2.2020 z dnia 2020-04-29

*)Raport Nr PKBWK/05/2019 przekazany przez Komisję do Powiatowego Zarządu Dróg w Strzyżowie na podstawie art. 28l ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przy piśmie PKBWK.4631.126.2019.BP z dnia 23 października 2019 r.

*1)PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie w sprawie przedmiotowej rekomendacji prowadził korespondencję z zarządcą drogi powiatowej w Strzyżowie i Urzędem Gminy Wiśniowa – w odpowiedzi Urząd Gminy pismem nr P.7226.13.2018.KP z dnia 2020-01-10 poinformował, że znak drogowy F6a został ustawiony.

Wykres 7. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/05/2019 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„**Oceniono pozytywnie**” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 88 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„**Oceniono negatywnie**” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 20 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 13. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/05/2019 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 1 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 2 (SKPL Cargo sp. z o.o.)	Zalecenie 2a PK	Zalecenie 3 (SKPL Cargo sp. z o.o.)	Zalecenie 3a (PK)	Zalecenie 6 (PKP PLK S.A.)
Dotyczyło podmiotów	1	1	107	1	107	1
Oceniono pozytywnie	1	1	87	1	87	1
Oceniono negatywnie	0	0	20	0	20	0

Ad.6) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/06/2019, kierując je w całości do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, pismem UTK nr DMB-WMIC.464.1.2020.1.AM z dnia 2020-02-25 w następujący sposób:

- Zalecenia nr 1 i 2 kierowane przez Komisję do zarządcy drogi, który w porozumieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej został zobowiązany do realizacji zaleceń,
- Zalecenie nr 3 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.,
- Zalecenie nr 3a – na bazie zalecenia nr 3 Komisji – Prezes UTK wydał zalecenie do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury (bez PKP PLK S.A.) oraz certyfikowanych przewoźników kolejowych (tj. do 115 podmiotów), „zobowiązując ich do

zwiększenia nadzoru nad przestrzeganiem procedur w zakresie działań korygujących i zapobiegawczych, w szczególności w aspekcie podejmowania działań po zaistnieniu zdarzeń kolejowych."

- Zalecenie nr 4 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.,
- Zalecenie 4a – na bazie zalecenia nr 4 Komisji – Prezes UTK wydał zalecenie do realizacji autoryzowanych zarządców infrastruktury bez PKP PLK S.A. (tj. do 10 podmiotów), „*aby w trakcie realizowanych kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych objęto zakresem kontroli również sprawdzenie organizacji ruchu drogowego na drogach dojazdowych do przejazdów kolejowodrogowych z obowiązującymi przepisami. W przypadku stwierdzonych nieprawidłowości każdorazowo należy informować zarządców dróg.*”
- Zalecenie nr 5 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego Rrzewoży Regionalne sp. z o.o. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PR sp. z o.o.,
- Zalecenie nr 6 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych,
- Zalecenie 7 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury.

Tabela 14. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/06/2019 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2020 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/06/2019 (wyd. w 2019 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	1*)zarządca drogi - w porozumieniu z PKP PLK S.A. ZLK w Rzeszowie	w traktacji realizacji	1*)
Zalecenie 2	2*)zarządca drogi - w porozumieniu z PKP PLK S.A. ZLK w Rzeszowie	zrealizowano	2*)
Zalecenie 3	PKP PLK S.A.	2019-12-31	100 (działania w systemie realizacji ciągłej będą realizowane również w 2020 r.) 3*)
Zalecenie 3a	ZI bez PKP PLK S.A. + PK	.....	66 (% realizacji przez ZI bez PKP PLK S.A. + PK)**)
Zalecenie 4	PKP PLK S.A.	2019-12-31	100 (działania w systemie realizacji ciągłej będą realizowane również w 2020 r.)
Zalecenie 4a	ZI bez PKP PLK S.A.	.....	40 (% realizacji przez ZI bez PKP PLK S.A.)**)
Zalecenie 5	PR Sp. z o.o.	2020-12-31	0 (w trakcie realizacji przez PR Sp. z o.o.) **)
Zalecenie 6	PK	.....	58 (% realizacji przez PK)**)
Zalecenie 7	ZI	.....	92,5 (% realizacji przez ZI)**)

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2019 r. – z UTK – DMB-WMIC.464.2.2020 z dnia 2020-04-29

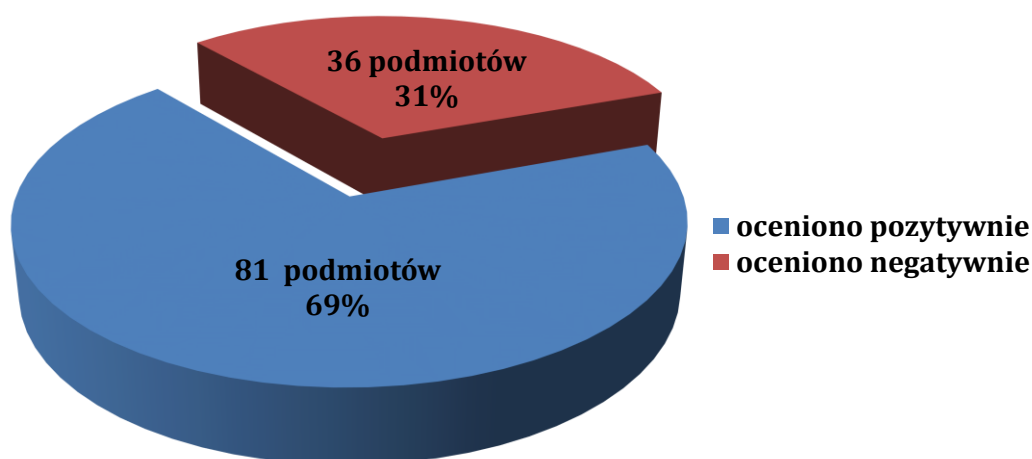
^{*)}Raport Nr PKBWK/06/2019 przekazany przez Komisję do Powiatowego Zarządu Dróg w Strzyżowie na podstawie art. 281 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przy piśmie PKBWK.4631.142.2019.BP z dnia 5 grudnia 2019 r.

^{1*)}PKP PLK S.A. ZLK w Rzeszowie w sprawie przedmiotowej rekomendacji prowadził korespondencję z zarządcą drogi. ZLK w Rzeszowie wystąpił do Zarządu Dróg Miejskich w Rzeszowie oraz do Prezydenta Miasta Rzeszów z zaproszeniem do wspólnego omówienia i wdrożenia zaleceń PKBWK. W wyniku poczynionych starań zarządca drogi w terminie do 2020-01-31 przekazał swoje stanowisko w sprawie pozostawienia przejazdu w dotychczasowej kategorii z przebudową istniejącego układu drogowego w sąsiedztwie przejazdu poprzez realizację rozszerzonego II etapu projektu opracowanego w lutym 2019 r. Zarządca drogi (MZD w Rzeszowie) pismem Nr TR.433.5.2020.JP z dnia 2020.01.28 przedstawił pozytywne stanowisko w przedmiotowej sprawie.

^{2*)} Zarządca drogi oraz PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie wyeliminowały nieprawidłowości stwierdzone podczas postępowania. Ponadto Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie pismem Nr TE.413.114.2019.JG z dnia 2019-11-29 przekazał nowe wyniki z pomiarów widoczności przeprowadzonych w 2019 r. które zostały wprowadzone do metryki przejazdu kolejowo-drogowego.

^{3*)} na podstawie Informacji o realizacji zaleceń przekazanych przez PKP PLK S.A. – informacja IBR4a-743-1/20 z dnia 2020-03-15

Wykres 8. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/06/2019 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Oceniono pozytywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 81 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Oceniono negatywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 36 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 15. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/06/2019 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 3 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 3a (ZI bez PKP PLK S.A. +PK)	Zalecenie 4 (PKP PLK S.A.)	Zalecenie 4a (ZI bez PKP PLK S.A.)	Zalecenie 5 (POLREGIO Sp. z o.o.)	Zalecenie 5a (PK)	Zalecenie 7 (ZI)
Dotyczyło podmiotów	1	115	1	10	1	107	11
Oceniono pozytywnie	1	82	1	9	1	90	10
Oceniono negatywnie	0	33	0	1	0	17	1

Ad.7) Prezes UTK uwzględnił i przyjął do realizacji wszystkie zalecenia z Raportu nr PKBWK/07/2019, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej i certyfikowanych przewoźników kolejowych, pismem UTK nr DMB-WMIC.464.1.2020.1.AM z dnia 2020-02-25 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenia: nr 2 – 8 kierowane przez Komisję do Przedsiębiorstwa Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” Sp. z o.o. (dalej: DEPOL sp. z o.o.) – zostały skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez DEPOL Sp. z o.o.,
- Zalecenie nr 2a - na bazie zalecenia nr 2 Komisji – Prezes UTK wydał zalecenie do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz certyfikowanych przewoźników kolejowych (tj. do 116 podmiotów), *„zobowiązując ich do zweryfikowania nadzoru nad jakością i efektywnością pouczeń okresowych organizowanych dla wszystkich pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe.”*
- Zalecenie nr 5a - na bazie zalecenia nr 5 Komisji – Prezes UTK rozszerzył zalecenie zobowiązując wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych (tj. 107 podmiotów): *„do zweryfikowania, czy sposób zatrudnienia pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne) jest zgodny z obowiązującymi Procedurami SMS”,*
- Zalecenie nr 7a - na bazie zalecenia nr 7 Komisji – Prezes UTK zobowiązał wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych (tj. 107 podmiotów); *„do zweryfikowania sposobu i zakresu kontroli pracy maszynistów”,*
- Zalecenie nr 9 kierowane przez Komisję do P.W. „Inter-KomTrans” – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez P.W. „Inter-KomTrans,
- Zalecenie nr 10 kierowane przez Komisję do certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 116 podmiotów,
- Zalecenie nr 11 kierowane przez Komisję do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) – tj. 65 podmiotów,
- Zalecenie nr 12 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, będących podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez autoryzowanych zarządców infrastruktury i certyfikowanych przewoźników kolejowych, pełniących

równocześnie funkcję certyfikowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie PK(ECM)
– tj. 38 podmiotów,

- Zalecenie nr 13 kierowane przez Komisję do Prezesa UTK – skierowano do UTK.

Tabela 16. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/07/2019 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2020 r.

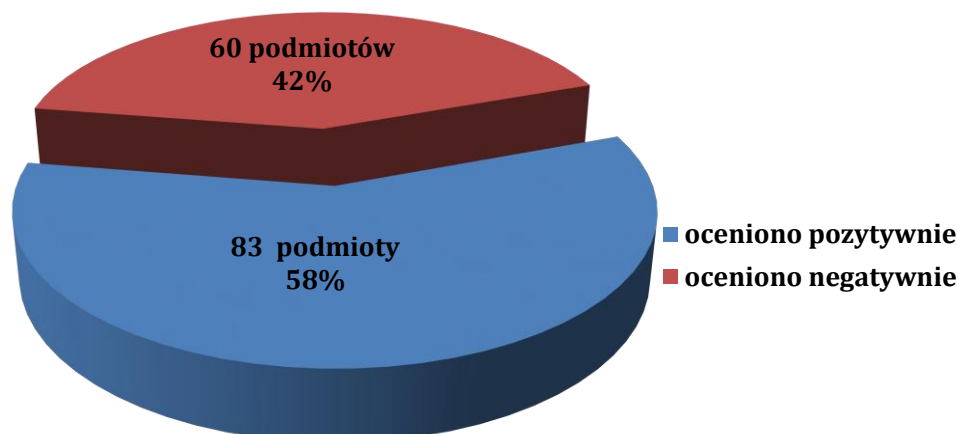
Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/07/2019 (wyd. w 2019 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	ZI	.....	49% (% realizacji przez wszystkie ZI)**)
Zalecenie 2	DEPOL sp. z o.o.	2020-12-31	0 (w trakcie realizacji przez DEPOL sp. z o.o.) **)
Zalecenie 2a	ZI+PK	.....	61 (% realizacji przez wszystkie ZI +PK)**)
Zalecenie 3	DEPOL sp. z o.o.	2020-12-31	10 (w trakcie realizacji przez DEPOL sp. z o.o.) **)
Zalecenie 4	DEPOL sp. z o.o.	2020-04-30	50 (w trakcie realizacji przez DEPOL sp. z o.o.) **)
Zalecenie 5	DEPOL sp. z o.o.	2020-06-30	0 (w trakcie realizacji przez DEPOL sp. z o.o.) **)
Zalecenie 5a	ZI	.....	75 **)
Zalecenie 6	DEPOL sp. z o.o.	2020-12-31	0 (w trakcie realizacji przez DEPOL sp. z o.o.) **)
Zalecenie 7	DEPOL sp. z o.o.	2020-12-31	0 (w trakcie realizacji przez DEPOL sp. z o.o.) **)
Zalecenie 7a	PK	.....	65 (% realizacji przez PK)**)
Zalecenie 8	DEPOL sp. z o.o.	2020-12-31	0 (w trakcie realizacji przez DEPOL sp. z o.o.) **)
Zalecenie 9	P.W. „Inter-KomTrans”	2020-12-31	30 (w trakcie realizacji przez P.W. „Inter-KomTrans”) 1*)
Zalecenie 10	ZI+PK w tym: P.W. „Inter-KomTrans”	 2020-12-31	73 (% realizacji przez wszystkie ZI +PK)**) 40 (w trakcie realizacji przez P.W. „Inter-KomTrans”)1*)
Zalecenie 11	ECM	.....	62 (% realizacji przez ECM)**)
Zalecenie 12	ZI+PK(ECM)	.....	78 (% realizacji przez ZI + PK(ECM))**)
Zalecenie 13	UTK ***)		***)

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2019 r. – z UTK pismo nr – DMB-WMIC.464.2.2020 z dnia 2020-04-29

1*) na podstawie informacji przekazanej przez P.W. „Inter-KomTrans” do PKBWK

***)Prezes UTK nie przekazał informacji do PKBWK na temat realizacji tego zalecenia.

Wykres 9. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/07/2019 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Oceniono pozytywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 83 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Oceniono negatywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 60 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 17. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/07/2019 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 1 (ZI)	Zalecenie 2 (DEPOL Sp. z o.o.)	Zalecenie 2a (ZI+PK)	Zalecenie 3 (DEPOL Sp. z o.o.)	Zalecenie 4 (DEPOL Sp. z o.o.)	Zalecenie 5 (DEPOL Sp. z o.o.)	Zalecenie 5a (PK)	Zalecenie 6 (DEPOL Sp. z o.o.)	Zalecenie 7 (DEPOL Sp. z o.o.)
Dotyczyło podmiotów	11	1	116	1	1	1	107	1	1
Oceniono pozytywnie	10	1	82	1	1	1	87	1	1
Oceniono negatywnie	0	0	34	0	0	0	20	0	0

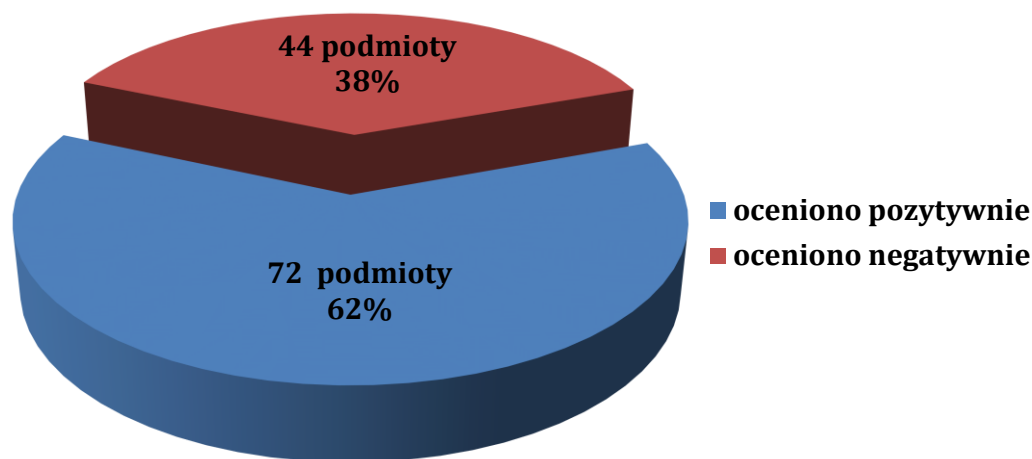
	Zalecenie 7a (PK)	Zalecenie 8 (DEPOL Sp. z o.o.)	Zalecenie 9 (Inter KomTrans)	Zalecenie 10 (ZI+PK)	Zalecenie 11 (ECM)	Zalecenie 12 (ZI+PK (ECM))
Dotyczyło podmiotów	107	1	1	116	65	38
Oceniono pozytywnie	87	1	0	80	50	19
Oceniono negatywnie	20	0	1	36	15	19

Ad.8) W 2019 r. PKBWK wydała 6 zaleceń w Raporcie Rocznym za 2018 r. Prezes UTK skierował zalecenia z Raportu Rocznego za rok 2018 do realizacji: autoryzowanym zarządcóm infrastruktury kolejowej (ZI), certyfikowanym przewoźnikom kolejowym (PK) lub podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie (ECM), pismem UTK nr DMB-WMIC.464.1.2020 z dnia 2020-02-25 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury i certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 116 podmiotów (łącznie),
- Zalecenie nr 2, 4 i 6 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 3 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury, kolejowej przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji autoryzowanych zarządców infrastruktury i certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 116 podmiotów*),
- Zalecenie nr 5 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 107 podmiotów.

*) zalecenie nr 3 zmienione przez Prezesa UTK

Wykres 10. **Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu Rocznego za rok 2018 r. skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Oceniono pozytywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 72 podmiotów rynku kolejowego zmagają się w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Oceniono negatywnie” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 44 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 18. Zestawienie ocen odpowiedzi przez podmioty wymienione przez Komisję poszczególnych zaleceń z Raportu Roczego za rok 2018 r. (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

	Zalecenie 1 (PK+ZI)	Zalecenie 2 (ZI)	Zalecenie 3 (ZI+PK)*)	Zalecenie 4 (ZI)	Zalecenie 5 (PK)	Zalecenie 6 (ZI)
Dotyczyło podmiotów	116	11	116	11	107	11
Oceniono pozytywnie	76	9	78	10	89	9
Oceniono negatywnie	40	2	38	1	18	2

Średni procent zrealizowanych zaleceń wydanych przez Komisję zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 19. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r. opublikowanych w Raporcie Rocznym PKBWK za 2018 r. (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

Zalecenia wynikające z Raportu Roczego PKBWK za 2017 r. (wyd. w 2018 r.)	Liczba podmiotów będących adresatem zaleceń**)	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2
1	2	4
Zalecenie 1	(ZI+PK)-116	74
Zalecenie 2	(ZI) -11	81
Zalecenie 3	(ZI+PK) -116 ^{1*)} (UB+) - 658 ^{2*)}	85 ^{2*)}
	(UB) - 658	62
Zalecenie 4	(ZI) -11	74
Zalecenie 5	(PK) -107	63
Zalecenie 6	(ZI) -11	65

UB+ - użytkownicy bocznic, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa

*) zalecenie zmienione przez Prezesa UTK

^{2*)}Pismem nr DMB-WMIC.464.1.2020.2.AM z 25 lutego 2020 r. Prezes UTK skierował do 658 podmiotów, będących użytkownikami bocznic (UB), zarządcami infrastruktury i przewoźnikami działającymi w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa. Na powyższe pismo - wg informacji UTK - odpowiedziało 409 podmiotów (czyli 62%).

Spośród 409 podmiotów, które udzieliły odpowiedzi, tylko 168 (41%) podjęło działania w kierunku usankcjonowania braku dopuszczalności samokształcenia w obowiązujących w danym podmiocie regulacjach wewnętrznych (jak np. regulamin pracy bocznic). Jednakże pozostała część podmiotów (59%), które udzieliły odpowiedzi, poinformowało Prezesa UTK jedynie o bieżących działaniach (np. poprzez zlecenie obsługi bocznic licencjonowanym przewoźnikom i aktualnym braku potrzeby zatrudnienia pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów).

Informacje o **średnim procencie realizacji poszczególnych zaleceń wydanych przez Komisję w 2019 r.**, które zostały przyjęte do realizacji przez Prezesa UTK oraz skierowane do realizacji autoryzowanym zarządom, certyfikowanym przewoźnikom kolejowym lub innych podmiotom zawarte są w Załączniku A do niniejszego Raportu Roczego. Natomiast informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) zawarte są w Załączniku B.

5.2. Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (na podstawie stanowiska Prezesa UTK)

Prezes UTK dokonał analizy zaleceń „PKBWK”, wydanych w 2019 roku i przekazał je do realizacji autoryzowanym zarządom infrastruktury kolejowej i certyfikowanym przewoźnikom kolejowym oraz certyfikowanym podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie. Z myślą o usprawnieniu wykonania zadania przez ww. podmioty, opracowano tabelę w formacie excel dostępną na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego. Informacje uzyskane od podmiotów stanowiły podstawę do opracowania wyników, które zostały przedstawione w załączniku stanowiącym roczną informację o stanie realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r. W aspekcie weryfikacji realizacji przez podmioty rynku kolejowego zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r. należy mieć na uwadze, że zawierające je Raporty wydawane są w różnych okresach roku, stąd wyniki weryfikacji zaleceń wydanych w 2019 r. są niepełne. Średni procent realizacji zaleceń (wydanych w publikowanych raportach PKBWK) przez podmioty rynku w pierwszych początkujących miesiącach 2019 r. jest większy, co dokładnie przedstawia: Wykres nr 11. *Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2019.*

Zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 281 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK, nadzorując realizację zaleceń przez podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, zrealizował w 2019 r. i na początku 2020 r. 58 kontroli. Do podmiotów zostały skierowane zalecenia z Raportu Rocznoego za rok 2018 oraz z raportów: PKBWK/01/2019, PKBWK/02/2019, PKBWK/03/2019, PKBWK/04/2019, PKBWK/05/2019, PKBWK/06/2019 i PKBWK/07/2019. W wyniku analizy przekazanych przez podmioty informacji, Prezes UTK w większości przyjął, oceniając pozytywnie, zaproponowany sposób realizacji zaleceń. Prezes UTK nie przekazał informacji dotyczącej podjęcia działań w sprawie realizacji zalecenia nr 13 skierowanego w Raporcie Nr PKBWK/07/2019 do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Realizacja zaleceń PKBWK przez podmioty działające w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa

Do zarządców infrastruktury nie posiadających systemu zarządzania bezpieczeństwem, a działających w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa w **Raporcie nr PKBWK/01/2019**, Prezes UTK skierował dwa nowe zalecenia - nr 4 (rozzrzeszone) oraz nr 5 (całkowicie nowe) .

Zalecenie nr 4 - skierowane przez Prezesa UTK - dotyczy dokonania przez zarządców infrastruktury (w tym użytkowników bocznic kolejowych) przeglądu wszystkich eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych pod kątem prawidłowości sporządzania metryk oraz weryfikacji na gruncie spełnienia warunków technicznych, w szczególności w zakresie widoczności na przejazdach.

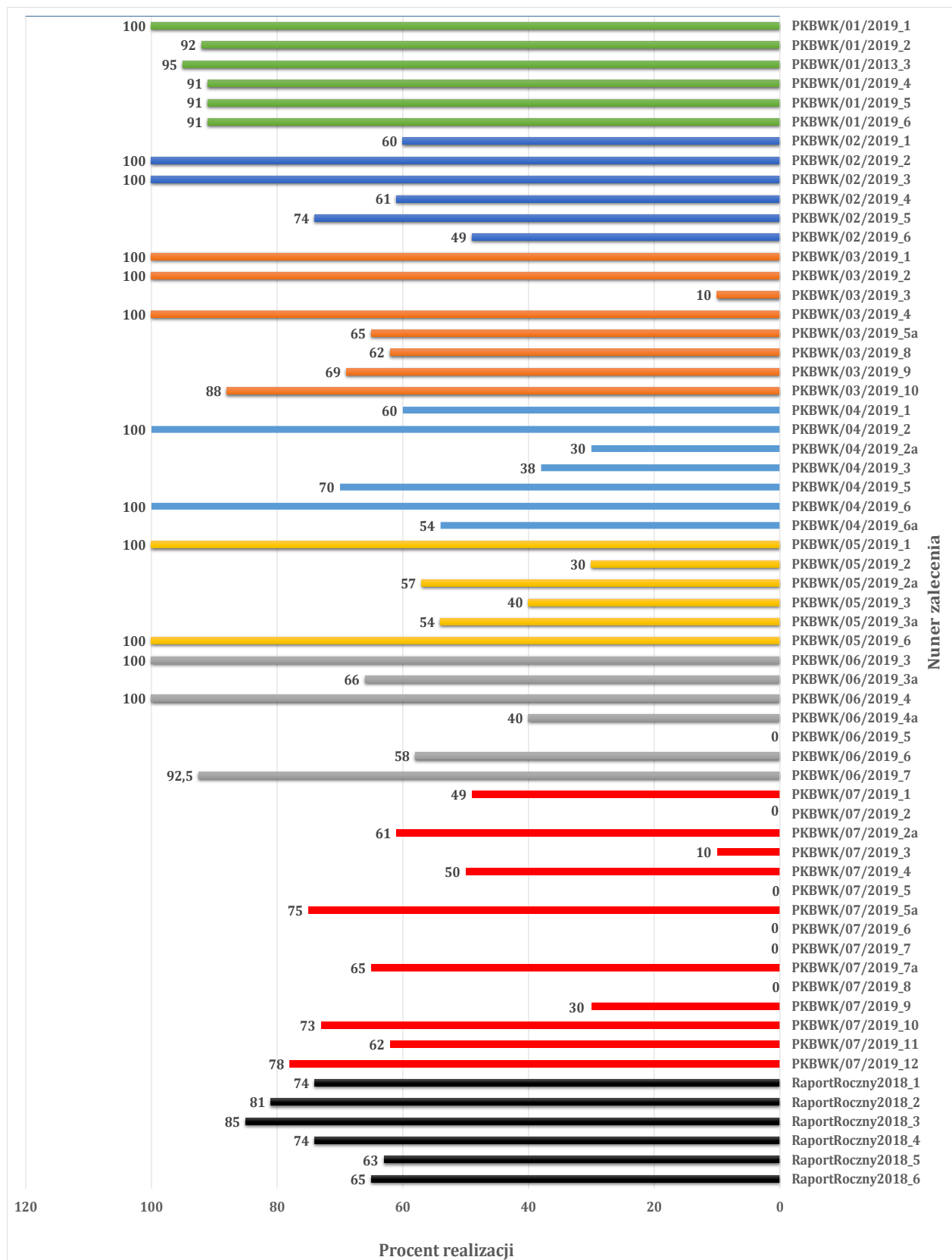
Odpowiedzi o realizacji powyższego zalecenia udzieliły 322 podmioty. Stanowi to 49% podmiotów działających w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, którym pismem nr DMB-WMIC.464.4.2019.2.MK z 18 października 2019 r. zostało ono przekazane. Łącznie zalecenie przekazano do 657 użytkowników bocznic oraz nieautoryzowanych zarządców infrastruktury.

Spośród podmiotów, które udzieliły odpowiedzi, 114 podmiotów poinformowało, że na terenie użytkowanej przez nich infrastruktury nie znajdują się przejazdy kolejowo-drogowe z drogami publicznymi, natomiast 208 potwierdziło występowanie przejazdów kolejowo-drogowych. Wśród podmiotów, które potwierdziły posiadanie przejazdów kolejowo-drogowych 179 zapewniło o realizacji zalecenia, 2 poinformowały o zastosowaniu alternatywnych metod realizacji, zaś 27 mimo posiadania przejazdów nie udzieliło informacji o stopniu realizacji zalecenia, wskazując, że zalecenie ich nie dotyczy (m.in. z uwagi na nie posiadanie systemu zarządzania bezpieczeństwem).

Zalecenie nr 5 dotyczy zweryfikowania przez zarządców infrastruktury (w tym użytkowników bocznic kolejowych) protokołów diagnostycznych (dotyczyło to również innych dokumentów wynikających z przeglądów budowlanych) pod kątem stwierdzonych w nich nieprawidłowości oraz etapu ich usunięcia. W zakresie tego zalecenia 325 podmiotów (50%) udzieliło Prezesowi UTK odpowiedzi na zalecenie, przy czym 314 potwierdziło realizację zalecenia, natomiast 11 poinformowało, że zalecenie ich nie dotyczy.

Zalecenie nr 3 z Raportu Roczego PKBWK zostało skierowane pismem nr DMB-WMIC.464.4.2020.1.AM z dnia 25 lutego 2020 r. także do 658 podmiotów, będących użytkownikami bocznic, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami działającymi w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa. Zalecenie to dotyczy wyeliminowania praktyki zastępowania szkoleń w ramach przygotowania zawodowego do egzaminów kwalifikacyjnych pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, formą samokształcenia tych pracowników. Spośród 409 podmiotów, które udzieliły odpowiedzi, tylko 168 (41%) podjęło działania w kierunku usankcjonowania braku dopuszczalności samokształcenia w obowiązujących w danym podmiocie regulacjach wewnętrznych (jak np. regulamin pracy bocznic). Zdaniem UTK, takie działanie pozwala na zagwarantowanie prawidłowego sposobu postępowania również w przyszłości. Jednakże pozostała część podmiotów (59%), które udzieliły odpowiedzi, poinformowała Prezesa UTK jedynie o bieżących działaniach (np. poprzez zlecenie obsługi bocznic licencjonowanym przewoźnikom i aktualnym braku potrzeby zatrudnienia pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągu).

Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2019
wg Załącznika A



6. Analiza zdarzeń zaistniałych w 2019 r.

Nieznaczny spadek ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2019 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zmniejszyła się o 4,4 % w stosunku do roku 2018 r. z czego:

- odnotowano 4 poważne wypadki, w odniesieniu do których Komisja prowadziła postępowanie (w 2018 roku, odnotowano 6 poważnych wypadków kolejowych),
- liczba wypadków zmniejszyła się o 12,5 %,
- liczba incydentów zwiększyła się o 0,3 %.

Wypadki

Spadek liczby wypadków nastąpił w 14 kategoriach (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B).

Spadek liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w następujących kategoriach:

- B28 – klęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi), (w 2018 r. zaistniało 2 zdarzenia; w 2019 r. – 0 zdarzeń) – o 100%,
- B39 – wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany (w 2018 r. zaistniało 1 zdarzenie; w 2019 r. 0 – zdarzeń) – o 100%,
- B07 – wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów (w 2018 r. zaistniało 8 zdarzeń; w 2019 r. – 1 zdarzenie) – o 87,5%,
- B24 – pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym (w 2018 r. zaistniało 6 zdarzeń; w 2019 r. – 1 zdarzenie) – o ponad 83,3%,
- B12 – uszkodzenie lub nieprawidłowe zadzia łanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (w 2018 zaistniały 3 zdarzenia; w 2019 r. – 1 zdarzenie) – o 66,7%,
- B08 – zbiegnięcie pojazdu kolejowego (w 2018 r. zaistniało 11 zdarzeń; w 2019 r. – 4 zdarzenia) – o ponad 63,6%,
- B32 – najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C) – (w 2018 r. zaistniało 10 zdarzeń; w 2019 r. – 5 zdarzeń) – o 50,0%,
- B19 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B) – (w 2018 r. zaistniało 21 zdarzeń; w 2019 r. – 13 zdarzeń) – o 38,1%,
- B34 – najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach (w 2018 r. zaistniało 205 zdarzeń; w 2019 r. – 141 zdarzeń) – o ponad 31,2%,

- B20 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C) – (w 2018 r. zaistniało 35 zdarzeń; w 2019 r. – 26 zdarzeń) – o ponad 25,7%,
- B15 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym (w 2018 r. zaistniało 18 zdarzeń; w 2019 r. – 14 zdarzeń) – o ponad 22,2%,
- B35 – zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), (w 2018 r. zaistniało 24 zdarzenia; w 2019 r. – 19 zdarzeń) – o ponad 20,8%,
- B04 – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (w 2018 r. zaistniało 35 zdarzeń; w 2019 r. – 28 zdarzeń) – o 20%,
- B21 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D), (w 2018 r. zaistniały 137 zdarzenia; w 2019 r. – 130 zdarzeń) – o 5,1 %.

Wzrost liczby wypadków nastąpił w następujących kategoriach:

- B30 – złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia) (w 2018 r. zaistniało 1 zdarzenie; w 2019 r. – 9 zdarzeń) – o 800%,
- B18 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej) (w 2018 r. zaistniały 2 zdarzenia; w 2019 r. – 9 zdarzeń) – o 350%,
- B31 – najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym (w 2018 r. zaistniały 4 zdarzenia; w 2019 r. – 12 zdarzeń) – o 200%,
- B22 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F) (w 2018 r. nie zaistniały zdarzenia; w 2019 r. – 1 zdarzenie),
- B06 – przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy (w 2018 r. nie zaistniały zdarzenia; w 2019 r. – 1 zdarzenie),

- B23 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy (w 2018 r. zaistniało 6 zdarzeń; w 2019 r. – 10 zdarzeń) – o ponad 66,6%,
- B10 – uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS) (w 2018 r. zaistniały 4 zdarzenia; w 2019 r. – 6 zdarzeń) – o 50%,
- B11 – uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w 2018 r. zaistniało 21 zdarzeń; w 2019 r. – 26 zdarzeń) – o ponad 23,8%,
- B09 – uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli (w 2018 r. zaistniały 43 zdarzenia; w 2019 r. – 52 zdarzenia) – o ponad 20,9%,
- B33 – najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (w 2018 r. zaistniało 9 zdarzeń; w 2019 r. – 10 zdarzeń) – o ponad 11%,
- B13 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy) (w 2018 r. zaistniało 48 zdarzeń; w 2019 r. – 49 zdarzeń) – o 2,1%.

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2019 r. nastąpił nieznaczny wzrost liczby zgłoszonych incydentów o 0,3 %.

Spadek liczby incydentów nastąpił w 13 kategoriach (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C).

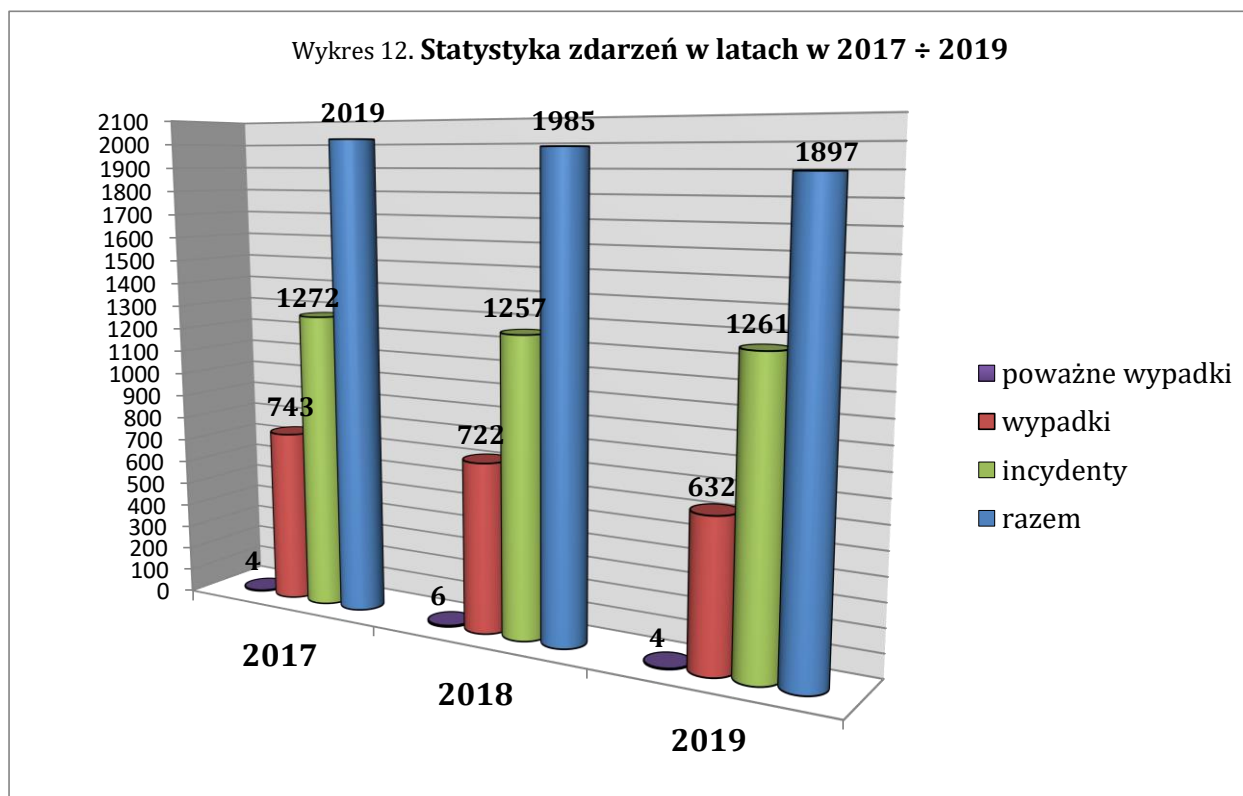
Spadek liczby incydentów nastąpił w następujących kategoriach:

- C67 – nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą (w 2018 r. zaistniało 1 zdarzenie w tej kategorii; w 2019 r. – 0 zdarzeń) – o 100%,
- C59 – niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku (w 2018 r. zaistniały 2 zdarzenia; w 2019 r. – 1 zdarzenie) – o 50%,

- C47 – zbiegnięcie pojazdu kolejowego (w 2018 r. zaistniało 9 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 5 zdarzeń) – o 44,4%,
- C66 – niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których były nadawne sygnały zabraniające wjazdu w ten przejazd bez kolizji z pojazdem kolejowym, (w 2018 r. zaistniało 138 zdarzeń; w 2019 r. – 82 zdarzeń) – o ponad 40,5%,
- C50 – niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych (w 2018 r. zaistniało 26 zdarzeń; w 2019 r. – 17 zdarzeń) – o ponad 34,6%,
- C42 – przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty (w 2018 r. zaistniały 4 zdarzenia; w 2019 r. – 3 zdarzenia) – o 25%,
- C45 – przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy (w 2018 r. zaistniało 8 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 6 zdarzeń) – o 25%,
- C48 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym (w 2018 r. zaistniały 4 zdarzenia; w 2019 r. – zaistniało 3 zdarzenia) – 25%,
- C68 – rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów (w 2018 r. zaistniały 333 zdarzenia; w 2019 r. – 261 zdarzeń) – o ponad 21,6%.
- C55 – pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych (w 2018 r. zaistniało 26 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 21 zdarzeń) – o ponad 19,2%,
- C69 – inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny (w 2018 r. zaistniały 28 zdarzenia w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 23 zdarzeń) – o ponad 17,8%,
- C54 – uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (w 2018 r. zaistniało 240 zdarzeń; w 2019 r. – 229 zdarzenia) – o ponad 4,5%,
- C44 – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (w 2018 r. zaistniało 86 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 83 zdarzenia) – o ponad 3,4%.

Do obszarów, w których nastąpił **wzrost** liczby incydentów należą:

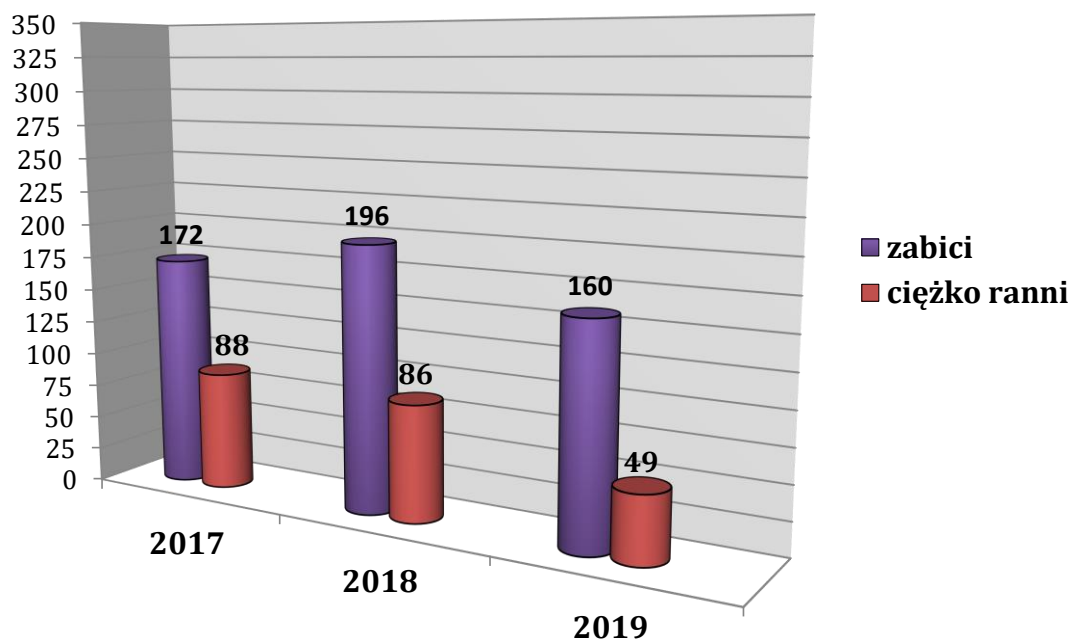
- C65 – zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), (w 2018 r. zaistniało 10 zdarzeń; w 2019 r. – 25 zdarzeń) – o 150%,
- C52 – nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (w 2018 r. nie zaistniały zdarzenia w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniały 2 zdarzenia w tej kategorii),
- C62 – klęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi) (w 2018 r. zaistniało 8 zdarzeń; w 2019 r. – 19 zdarzeń) – o 137,5%,
- C46 – wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów (w 2018 r. zaistniało 1 zdarzenie w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 2 zdarzenia) – o 100%,
- C64 – złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu, (w 2018 r. zaistniało 133 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 255 zdarzeń) – o 91,7%,
- C41 – wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym (w 2018 r. zaistniało 3 zdarzenia w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniały 4 zdarzenia) – o ponad 33,3%,
- C43 – wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym (w 2018 r. zaistniało 67 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 92 zdarzenia) – o ponad 37,3%,
- C53 – uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (w 2018 r. zaistniało 25 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 31 zdarzeń) – o 24%,
- C51 – uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego (w 2018 r. zaistniało 45 zdarzeń w tej kategorii; w 2019 r. – zaistniało 49 zdarzeń) – o ponad 8,8 %,



Poszkodowani w zdarzeniach

W 2019 r. w porównaniu do roku 2018 r. liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych zmniejszyła się o 18,4 %, natomiast liczba ciężko rannych zmniejszyła się o 43,0% (Tabela 2). W grupie poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) przeważającą większość stanowią osoby przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych lub na przejściach w poziomie szyn, potrącone przez pojazdy kolejowe, osoby wskakujące i wyskakujące z pojazdów kolejowych w ruchu oraz użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych.

Poniżej na wykresie zilustrowano podstawowe dane dotyczące poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) w latach 2017 ÷ 2019.

Wykres 13. **Liczba poszkodowanych w poważnych wypadkach i wypadkach w latach 2017 ÷ 2019**

Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2019 r. w porównaniu do roku 2018 r. nastąpił spadek ogólnej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D o ponad 9,9%, w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A wzrost o 6 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B spadek o 7 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C spadek o 9 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D spadek o 10 wypadków (z uwzględnieniem użytkowników bocznicy kolejowych).

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

- ignorowanie znaku „Stop” i niezachowanie należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi,
- przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatkami,
- omijanie półrogatek,
- brak wymaganego trójkąta widoczności,
- blokowanie przejazdu przez wjeżdżanie na tory bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych,
- nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów drogowych,

- niewłaściwe zachowanie, gdy auto zostanie unieruchomione na torach,
- brak reakcji na podawane przez maszynistę pociągu sygnały "Baczność" przez kierującego pojazdem drogowym przy przekraczaniu przejazdu kolejowo-drogowego oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg.

Z zanotowanych statystyk w ewidencji zdarzeń kolejowych PKBWK wynika, że zaistniało 38 zdarzeń kolejowych, polegających na wjechaniu pojazdu drogowego w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w składzie pociągu.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zanotowano w 2019 r. wzrost o 6 wypadków w porównaniu do roku 2018. Główne przyczyny tych wypadków to:

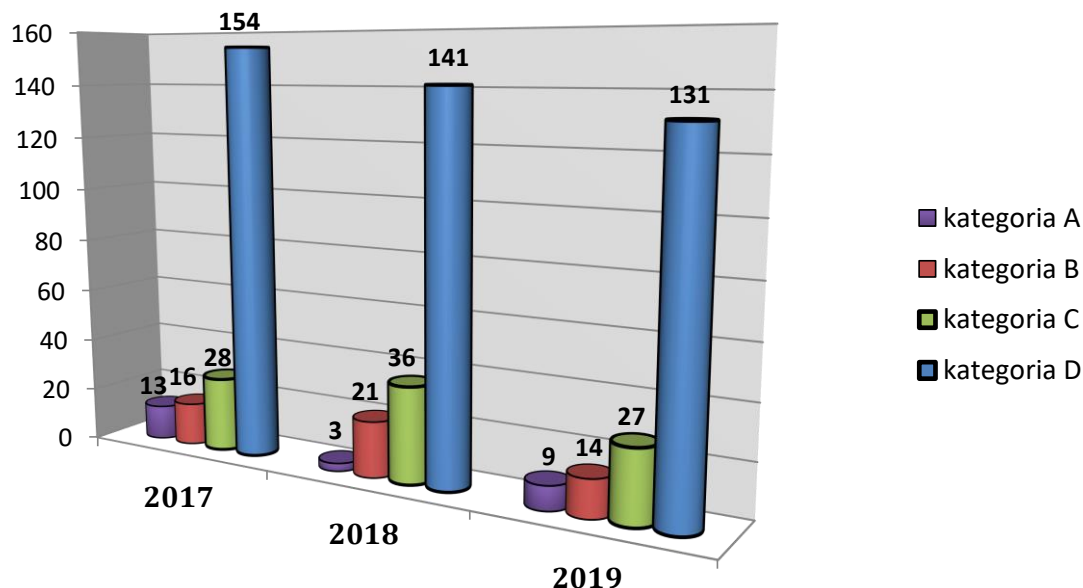
- niezachowanie ostrożności przez kierowcę pojazdu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A ze zdjętą obsługą,
- niedostosowanie się kierującego pojazdem drogowym do podawanych sygnałów przez kierującego ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym,
- wjazd kierującego pojazdem drogowym na przejazd kolejowo-drogowy i doprowadzenie do kolizji z pojazdem kolejowym (niezachowanie należytej ostrożności podczas przekraczania przejazdu kolejowo-drogowego kat. A),
- najechnięcie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy na przejeździe kat. A obsługiwanym z odległości - urządzenia niesprawne,
- zbyt późne zamknięcie rogatek lub niezamknięcie rogatek przejazdowych przed wjazdem pociągu (na czas przejazdu pociągu) na przejazd kolejowo-drogowy.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się coraz bardziej masowe zjawisko wjazdu na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie zamykania się rogatek) i zamykania ich między rogatkami. Z analizy *Protokołów ustaleń końcowych* (PUK) przekazanych przez komisje kolejowe wynika, że w 2019 r. zarejestrowano ponad 110 przypadków zamknięcia pojazdów drogowych pomiędzy rogatkami przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B (pojazdy drogowe nie brały udziału w kolizjach z pociągami, gdyż znajdowały się poza skrajnią przejeżdżającego taboru). **Okoliczności i przyczyny zaistniałych incydentów powinny być wnikliwie analizowane przez komisje kolejowe oraz zarządców infrastruktury kolejowej.**

W zdarzeniach (poważnych wypadkach i wypadkach) na przejazdach kolejowo-drogowych z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w 2019 r. zginęło 38 osób, a 18 zostało ciężko rannych.

W zdarzeniach, na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych, z udziałem osób spowodowanych przez pojazdy kolejowe będące w ruchu w 2019 r. zginęły 22 osoby, a 4 zostały ciężko ranne.

Wykres 14. **Poważne wypadki i wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w latach 2017 ÷ 2019**



7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2019 r.

W 2019 r. Komisja prowadziła statutową działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznanych środków finansowych na ten rok. W ramach przydzielonych środków finansowych zatrudnionych było 12 stałych członków Komisji.

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

Działania Komisji dotyczyły m.in. :

- współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (UTK),
- współpracy z komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie ustalenia przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń,
- wyjazdów członków stałych Komisji na miejsce zaistniałych zdarzeń na podstawie otrzymywanych zgłoszeń – (wyjazdy do 35 zdarzeń); podjęcie postępowań w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (3 decyzje Przewodniczącego PKBWK i 5 decyzji Zastępcy Przewodniczącego działającego z upoważnienia Przewodniczącego PKBWK),
- współpracy z prokuraturami i policją, na miejscu zdarzenia i w późniejszych etapach postępowania zgodnie z zawartym porozumieniem i obowiązującymi przepisami,

- współpracy z organizatorami szkoleń i konferencji w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi (poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami) przez komisje kolejowe oraz udziału w spotkaniach i naradach w przedsiębiorstwach kolejowych, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- udziału członków Komisji w zespole roboczym przy Ministerstwie Infrastruktury w zakresie wdrożenia narodowego programu GSM-R na sieci kolejowej RP oraz w posiedzeniach Komitetu Technicznego nr 61 i 138 ds. Technicznego Wyposażenia Trakcyjnego,
- udziału członków Komisji w cyklicznych szkoleniach organizowanych dla np. policji, prokuratury oraz podmiotów rynku kolejowego,
- udziału członków Komisji w seminariach i konferencjach dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- współpracy z zarządcami dróg publicznych różnego szczebla (powiatowe, gminne), po zaistniałych zdarzeniach kolejowych na przejazdach kolejowo-drogowych,
- współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE,
- udziału w posiedzeniach i współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej (EUAR),
- udziału Zastępcy Przewodniczącego PKBWK ds. badawczych jako uczestnika zespołu oceniającego krajowy organ dochodzeniowy Litwy w ramach programu wzajemnych ocen krajów UE (peer review),
- współpracy z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury m.in. z Departamentem Kolejnictwa (DTK), Sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKR), Departamentem Prawnym (DP) i Departamentem Dróg Publicznych (DDP) w zakresie poprawy bezpieczeństwa i zmian regulacji prawnych dotyczących kierujących pojazdami drogowymi podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych,
 - przedstawienie Ministerstwu Infrastruktury propozycji wprowadzenia zmian, uzupełnień i eliminacji niespójności zawartych w ustawach i przepisach wykonawczych, niektórych zapisów występujących w aktach prawnych (ustawach i rozporządzeniach),
 - analiza zapisów w ustawach określających organizację ruchu pociągów i organizację ruchu drogowego w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.
- współpracy z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji m.in. z Dyrektorem Generalnym MSWiA, Departamentem Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego, Biurem Kadr, Szkolenia i Organizacji, Biurem Administracyjno-Finansowym oraz Departamentu Teleinformatyki,

- współpracy z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B i C.

W zakresie działalności międzynarodowej w 2019 r. udział w:**➤ posiedzeniach plenarnych krajowych organów dochodzeniowych UE**

W 2019 r. Komisja uczestniczyła w 3 posiedzeniach plenarnych sieci krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej organizowanych przez Agencję Kolejową UE. Udział w posiedzeniach plenarnych oraz grupach roboczych wynika z postanowień art. 22 ust. 7 oraz Dyrektywy, który stanowi, że „organy dochodzeniowe prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń mając na względzie rozwijanie wspólnych metod prowadzenia dochodzeń, wypracowanie wspólnych zasad dla realizacji zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i dostosowania się do postępu naukowo - technicznego”. Udział w spotkaniach plenarnych jest kluczowy w celu wymiany informacji, doświadczeń i współpracy z Agencją i innymi krajowymi organami dochodzeniowymi (NIB) w zakresie m.in. omówienia wyników dochodzeń powypadkowych, wymiany informacji na temat działań podejmowanych po zdarzeniach dla poprawy stanu bezpieczeństwa w UE, informacji na temat raportów rocznych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, certyfikacji bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa, interoperacyjności, stanu prac zespołów roboczych EUAR, systemu powiadamiania o zdarzeniach ERAIL, ocen krajowych organów dochodzeniowych (Peer review), stanu wdrożenia Dyrektywy w poszczególnych krajach członkowskich oraz innych aspektów istotnych w kontekście bezpieczeństwa transportu kolejowego w Europie.

➤ grupie roboczej programu wzajemnych ocen „Peer review” i ocenie pilotażowej programu

Dodatkowo Komisja brała udział w spotkaniach Grupy roboczej programu wzajemnych ocen „Peer review” działającej w ramach Agencji Kolejowej UE. Obowiązek opracowania i wdrożenia przez kraje członkowskie programu „peer review” wynika z art. 7 trzecie zdanie tj. „Organy dochodzeniowe przy wsparciu Agencji zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia UE 2016/796, ustanawiają program wzajemnych ocen („peer review” przy czym wszystkie organy dochodzeniowe zachęca się do udziału w tym programie w celu monitorowania skuteczności i niezależności ich działań. Organy dochodzeniowe (...) publikują wspólny program wzajemnych ocen i kryteria oceny oraz sprawozdania roczne z realizacji programu, podkreślające silne punkty i proponujące usprawnienia. „Peer review” (ang.) można przetłumaczyć jako rodzaj oceny polegający na spojrzeniu do wewnątrz organizacji organu dochodzeniowego w celu analizy jak ona funkcjonuje i co można by poprawić. Ocena krajowego organu dochodzeniowego jest dokonywana przez 3-osobowy panel złożony przedstawicieli innych organów dochodzeniowych.

We wrześniu 2019 r. odbyła się pilotażowa ocena w siedzibie krajowego organu dochodzeniowego Litwy. W skład zespołu oceniającego wchodził przedstawiciel Polski (PKBWK), Norwegii i Rumunii.

W ramach oceny zespół dokonał analizy wybranych aspektów funkcjonowania podmiotu ocenianego, w szczególności niezależności, organizacji, wydawania zaleceń w sprawie poprawy bezpieczeństwa, sposobu i zakresu prowadzonych postępowań.

PKBWK wdrożyła przepisy RODO – od 25 maja 2018 roku obowiązuje 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, str. 1, z późn. zm.).

W 2019 roku Przewodniczący PKBWK Pan Tadeusz Ryś nadal sprawował patronat nad doskonaleniem projektu opracowanego przez zarządcę PKP PLK S.A. mającego na celu oznakowanie przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn informacją o jego lokalizacji. Projekt został zrealizowany i wdrożony w maju 2018 r. w PKP PLK S.A. Należy podkreślić duże zaangażowanie narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej we wdrożeniu tego projektu. Żółtą naklejkę, umieszczoną na skrzyżowaniach toru i drogi na słupkach rogatek lub po wewnętrznej stronie Krzyży Św. Andrzeja powinni znać wszyscy. Na każdej jest indywidualny numer przejazdu (indykujący przejazd kolejowo – drogowy), numer alarmowy 112 oraz numery telefonów do służb technicznych. Aby z informacją o akcji #ŻółtaNaklejkaPLK dotrzeć do użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wykorzystywane są, ulotki, filmy wideo-poradniki banery, plakaty, akcje informacyjne, materiały dla instruktorów nauki jazdy.

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

- Wg stanu na dzień 16 lipca 2020 r. żółtą naklejką oznakowano:
 - 13044 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych.
- Od początku uruchomienia programu (tj. od czerwca 2018 r) do dnia 30 czerwca 2020 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali:
 - **7410 zgłoszeń**
(w tym: w 2018 r. – 417 zgłoszeń
w 2019 r. – 4352 zgłoszenia
a w I połowie 2020 r. – 2641 zgłoszeń.
- Od początku uruchomienia programu do dnia 30 czerwca 2020 r. w **275 przypadkach** dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu **wstrzymano ruch pociągów** na linii kolejowej:
 - w 2018 roku – w 24 przypadkach
 - w 2019 roku – w 167 przypadkach
 - w I połowie 2020 roku – w 84 przypadkach.
- Od początku uruchomienia programu w 2018 r. do dnia 30 czerwca 2020 r. :

- **w 487 przypadkach** wprowadzono ograniczenie jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych (w tym:
 - w 2018 r. – w 30 przypadkach
 - w 2019 r. – w 269 przypadkach
 - oraz w I połowie 2020 r. – w 188 przypadkach.

Ponadto w celu uniknięcia zdarzeń kolejowych w 2019 roku odnotowano użycie sygnału „Alarm” w systemie Radio-stop.

Łącznie w 2019 roku w PKP PLK S.A. odnotowano 660 przypadków użycia sygnału „Alarm” z czego 634 przypadki stanowiły nieuzasadnione użycie. Liczba tych przypadków w roku 2019 w stosunku do roku 2018, zwiększyła się o 17,5% (z 540 do 634). Natomiast liczba uzasadnionych przypadków zmniejszyła się o 8 (z 34 w 2018 r. do 26 w 2019 r.). Użycie sygnału „Alarm” nastąpiło przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach:

- dyżurnego ruchu – w 12 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 11 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dróżnika przejazdowego – w 6 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 2 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- maszynisty – w 8 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz 96 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- innych: pracownik serwisu, pracownik przewoźnika, usterka radiotelefonu – w 14 przypadkach,

oraz

- nieznanymi sprawcami - użycie w 511 przypadkach w sposób nieuprawniony przez osoby spoza systemu kolejowego.

Pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury (ZI) inni niż PKP PLK S.A. :

- UTK poinformował, że w 2019 r. Prezes UTK kontynuował prace dotyczące koordynacji działań związanych z dodatkowym oznakowaniem naklejką identyfikacyjną przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112 u pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury.
- Działania polegające na oklejeniu przejazdów kolejowo-drogowych „żółtą naklejką” objęły dziesięciu autoryzowanych zarządców infrastruktury: CARGOTOR sp. z o.o., CTL Maczki Bór S.A., Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, Euroterminal Sławków sp. z o.o., Infra Silesia S.A., Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o., Kopalnia Piasku Kotłarnia - Linie Kolejowe sp. z o.o., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. **Stan wdrożenia działań w powyższym zakresie został zakończony w 2019 r. – w 100%.**

- Prezes UTK w dalszym ciągu koordynuje prace w zakresie aktualizacji bazy danych i jej przekazywania do właściwych podmiotów. Autoryzowani zarządcy Infrastruktury inni niż PKP PLK S.A., którzy wdrożyli projekt „żółtej naklejki” w celu utrzymania trwałości projektu, zobowiązani zostali przez Prezesa UTK do aktualizacji baz danych o przejazdach, a także weryfikacji „na gruncie” prawidłowości ich oznakowania indywidualnym numerem identyfikacyjnym. W przypadku konieczności zmiany ww. danych każdorazowo przekazują zaktualizowany wykaz PKD do Prezesa UTK.

Rok 2019 jest pierwszym pełnym rokiem wprowadzenia oznakowania „żółtą naklejką” przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn informacją o jego lokalizacji. Z powyższych zestawień wynika, że wdrożony projekt w sposób skuteczny pozwala ograniczyć lub zlikwidować zaistniałe zagrożenia bezpieczeństwa, które pojawiają się w procesie przewozu.

Rok 2019 jest trzecim pełnym rokiem kalendarzowym, w którym użytkownicy bocznic kolejowych zostali zobowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK. W ewidencji zdarzeń kolejowych prowadzonej przez PKBWK zarejestrowano zgłoszonych 148 zdarzeń kolejowych zaistniałych na bocznicach kolejowych.

8. Zadania PKBWK na rok 2020

W ramach bieżącej działalności Komisji w 2020 r. niezbędna będzie realizacja m.in. następujących działań:

- prowadzenie postępowań przez Komisję wynikających z przepisów krajowych,
- wyjazdy na miejsca zaistniałych zdarzeń kolejowych na podstawie otrzymywanych zgłoszeń,
- podjęcie postępowań w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania,
- szkolenia członków stałych Komisji w celu uaktualnienia wiedzy w zakresie niezbędnym do realizacji zadań Komisji,
- aktualizacja (zakup) aplikacji do odczytu parametrów jazdy pociągów – wybranych rejestratorów elektronicznych,
- aktualizacja i prowadzenie bazy danych zarejestrowanych zdarzeń kolejowych,
- aktualizacja listy Przewodniczącego, zawierającej doraźnych członków Komisji,
- współpraca z UTK, w szczególności w zakresie zaleceń przekazywanych do realizacji Prezesowi UTK zgodnie z jego kompetencjami i innych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- analiza wniosków skierowanych do Przewodniczącego Komisji przez zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, ministra właściwego do

spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej,

- współpraca z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji po wprowadzeniu *ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* dotyczący realizacji wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 13 czerwca 2018 r. w sprawie C-530/16,
- współpraca z komórkami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w obszarze projektowania zmian przepisów krajowych (m.in. w zakresie zawartości Raportu w związku z wprowadzonym Rozporządzeniem UE w tej sprawie oraz rozporządzeniem w sprawie legitymacji członka stałego i doraźnego Komisji),
- współpraca z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury m.in. z Departamentem Kolejnictwa (DTK), Sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKR), Departamentem Prawnym (DP) i Departamentem Dróg Publicznych w zakresie poprawy bezpieczeństwa i zmian regulacji prawnych dotyczących kierujących pojazdami drogowymi zbliżających się i przekraczających przejazdu kolejowo drogowy,
- współpraca z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie wykorzystania pilatożowego monitoringu zastosowanego w rejonie przejazdów kolejowo–drogowych kategorii B i C,
- udział w spotkaniach z przedstawicielami krajowych organów dochodzeniowych (NIB) innych krajów UE oraz Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (EUAR) w ramach posiedzeń plenarnych i zespołów roboczych - wymiana doświadczeń i wiedzy,
- współpraca i udział w zespołach roboczych i szkoleniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej,
- udział w spotkaniach z prokuraturą i policją,
- udział w konferencjach, naradach warsztatach i seminariach,
- kontynuowanie szkoleń w ramach doskonalenia zawodowego przedstawicieli organów prowadzących postępowania karne, komisji kolejowych i Komisji,
- udział w wizjach lokalnych i badaniach związanych z zaistniałymi zdarzeniami,
- nadzór nad przestrzeganiem założeń budżetu Komisji na 2020 r.

9. Podsumowanie

W roku 2019 r. całkowita liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji zmniejszyła się o 4,4% w stosunku do roku poprzedniego.

W zakresie liczby wypadków nastąpił nieznaczny spadek ogólnej liczby wypadków (o 12,5%), liczba poważnych wypadków spadek o 33,3%, a incydentów nieznaczny wzrost o 0,3%. W 2019 roku zaistniały 3 poważne wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych - po 1 na przejeździe

kolejowo-drogowym kategorii B, C i D, natomiast w 2018 r. zanotowano 6 poważnych wypadków - 4 na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D i po jednym na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i C. Na przejazdach kategorii A nie zaistniały poważne wypadki w 2019 r., natomiast zaistniało 9 wypadków tworząc ogólną liczbę wypadków o 6 większą w stosunku do roku poprzedniego (w 2018 r. zaistniał 1 poważny wypadek oraz 2 wypadki kategorii B). Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zaistniał w 2019 roku - 1 poważny wypadek, natomiast w 2018 r. nie zanotowano poważnych wypadków.

W 2019 r. zaistniało ponad 37 zdarzeń polegających na wjechaniu pojazdu drogowego (na przejeździe kolejowo-drogowym) i uderzeniu w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w pociągu podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, C a także B.

Z analizy liczby zdarzeń wynika, niepokojący wzrost zdarzeń kwalifikowanych do kategorii B30 (w 2019 r. zanotowano 9 wypadków, a w roku 2018 – 1 wypadek) oraz kategorii C64 (w 2019 r. zanotowano 255 incydentów, a w roku 2018 – 133 incydenty) tj. *złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu.*

Wzrost liczby incydentów kategorii C64 (w 2019 r. zaistniało więcej o 122 incydenty w porównaniu do roku 2018 r.).

W 2019 r. zaistniało 9 wypadków kategorii B30 (w 2018 – zaistniał 1 wypadek) oraz zaistniało 255 zdarzeń kategorii C64 w tym: ponad 80 obrzuceń pociągów oraz ponad 110 przypadków zamknięcia pojazdów drogowych (w strefie niebezpiecznej) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B między rogatkami (poza skrajnią toru) tj. zdarzeń kwalifikowanych do tej kategorii. Zaistniałe zdarzenia obrzuceń pociągów (kamieniami lub innymi przedmiotami) stwarzają zagrożenia dla zdrowia i życia pasażerów lub pracowników obsługujących pociągi.

Należy nadmienić, że przedstawione dane liczbowe dotyczące zamknięć pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B oparte są tylko na informacjach przekazanych przez komisje kolejowe w *Protokołach ustaleń końcowych*. Natomiast w praktyce istnieje dużo większa liczba tego typu zdarzeń, lecz nie są one wszystkie zarejestrowane (gdyż, po bezkolizyjnym zjeździe pociągu z przejazdu kolejowo-drogowego kierującemu pojazdem drogowym rogatki podnoszą się samoczynnie umożliwiając, mimo nie przestrzegania przepisów o ruchu drogowym przy przekraczaniu tych przejazdów, odjechać bezkarnie).

Pozytywnym jest spadek liczby poszkodowanych (zabitych) zarejestrowanych w ewidencji wszystkich wypadków kolejowych tj. o 18,4%. Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 26 sierpnia 2020 r. Liczba zdarzeń w statystyce w tej kategorii jest

znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2019 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę zakwalifikowania części zdarzeń kategorii B34 do zdarzeń kwalifikowanych jako „samobójstwo” lub „próbę samobójczą”.

W porównaniu z rokiem 2018, w 2019 r. nastąpił spadek liczby wypadków kategorii B34 (z 205 zaistniałych w 2018 r. do 141 w roku 2019).

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek incydentów kategorii C68 (w 2019 roku zaistniało 261, a w 2018 – zaistniało 333 incydenty). Jednak liczba tych zdarzeń jest nadal duża, co powinno mobilizować komisje kolejowe do bardziej wnikliwych analiz przyczyn i wyjaśnienia okoliczności ich powstawania, w celu dalszego minimalizowania zagrożeń. Zwłaszcza, że w 2019 r., że zagrożenia te przeistoczyły się w zaistniałe 4 wypadki kategorii B08 i 5 incydentów kategorii C47 (tj. zbiegnięcia pojazdów kolejowych).

Wzrost liczby incydentów z osobami związanymi z ruchem pojazdu kolejowego tj. kategorii C65 z 10 incydentów w 2018 r. do 25 incydentów w 2019 r. a także duża liczba zdarzeń kategorii B35 – tj. 19 wypadków w 2019 (w 2018 – zaistniało 24 wypadki), jest również zjawiskiem niepokojącym.

W 2019 r. w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd), zanotowano nieznaczny wzrost liczby zgłoszonych incydentów o 0,3 % w stosunku do roku poprzedniego. W odniesieniu do wypadków zaistniałe incydenty generują mniejsze straty materialne i mniejszą liczbę osób poszkodowanych. Niemniej jednak utrzymująca się ich duża liczba, stanowi istotną informację o istniejących zagrożeniach, które podmioty rynku kolejowego powinny poddać monitorowaniu w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem. Incydenty kategorii C54, C64, C68 stanowią łącznie ponad 59 % wszystkich incydentów zaistniałych w 2019 r.

Na uwagę zasługuje ogólnie mniejsza liczba poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D. W 2019 r., w porównaniu do roku poprzedniego spadek ogólnej liczby wypadków o ponad 9,9%.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddane zdarzenia, zaistniałe podczas prowadzenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych. Zdarzenia związane z inwestycjami najczęściej są kwalifikowane do kategorii B09 i C51. Kategorie zdarzeń B09 i C51 związane z uszkodzeniem lub złym utrzymanie budowli obejmują również niewłaściwe wykonywanie robót inwestycyjnych i modernizacyjnych (np. najechanie pojazdu kolejowego na pozostawione sprzęty (materiały) na torze lub w skrajni toru. W poprzednim roku nastąpił wzrost wypadków kategorii B09 - z 43 w 2018 r. do 52 w 2019 r., a incydentów kategorii C51 wzrost – z 45 w 2018 r. do 49 w 2019 r. Ponadto w 2019 r. miał miejsce jeden poważny wypadek kategorii A19 związany z prowadzeniem robót inwestycyjnych. Na linii kolejowej nr 354 doszło do najechania pociągu roboczego na samochód osobowy Ford Fusion, który przejeżdżał przez przejazd kolejowo-drogowy kategorii B, przy otwartych półrogatkach i niedziałającej przez wyłączenie sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej dla potrzeb inwestycji, doprowadzając do śmierci kierowcy.

Drugi poważny wypadek, który zaistniał w 2019 r. zakwalifikowany został do kategorii A35. W czasie tego zdarzenia nastąpiło potrącenie ze skutkiem śmiertelnym operatora podbijarki torowej (pracującej na zamkniętym torze szlakowym nr 2, w miejscu złej organizacji pracy), przebywającego na międzytorzu torów szlakowych nr 1 i 2 w skrajni toru czynnego.

Niezależnie od powyższych kategorii, zdarzenia zaistniałe w związku nieprawidłowościami podczas wykonywania napraw infrastruktury, robót inwestycyjnych i modernizacyjnych były kwalifikowane przez komisje kolejowe m.in. do kategorii: B03, B04, B10, B13, B19, B20, B21, B23, B34, B35, C41, C43, C44, C48 C57, C60, C64, C66, C69.

Najczęściej występującymi nieprawidłowościami zdarzeń związanych z inwestycjami i modernizacjami oraz naprawami nawierzchni i torów:

- **nieprzestrzeganie tymczasowych regulaminów** prowadzenia robót oraz wewnętrznych instrukcji zarządcy,
- **opracowanie regulaminów w sposób uproszczony** nie obejmujący wszystkich zagrożeń bezpieczeństwa wykonywanych robót,
- **nieprawidłowe zabezpieczenie miejsca robót** – (starcia pojazdów kolejowych z obiektami wchodzącymi w skrajnię toru czynnego – najczęściej z pojazdami pracującymi na placu budowy (koparki, wywrotki), nieprawidłowo składowane materiały (podkłady, szyny itp.), kolizje z pojazdami drogowymi powstałe na skutek braku strzeżenia przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika, uszkodzenie taboru przez tłuczeń z pracującej na sąsiednim torze oczyszczarki tłuczni, czy piaskowania konstrukcji remontowanego mostu,
- **nieprawidłowe postępowania użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych**, zlokalizowanych w obrębie prowadzonych robót,
- **niezachowanie należytej ostrożności podczas wykonywania robót** – potrącenia pracowników przez pociągi poruszające się po torze czynnym bez ograniczenia prędkości, w sąsiedztwie wykonywanych robót,
- **nieprawidłowe ułożenie drogi przebiegu**, – prawidłowość ułożenia drogi przebiegu nie weryfikowanej przez urzędnika srk, wyłączone z powodu prowadzonych robót,
- **niezatrzymanie pojazdu w miejscu w którym powinien się zatrzymać** (np. przed tarczą manewrową lub rozjazdami podczas zjazdu z miejsca robót, rozpoczęcie jazdy bez wymaganego zezwolenia bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem),
- **biuro inwestycji dyktuje sposób realizacji inwestycji** bez ścisłej współpracy i stosowania się do uwag pracowników utrzymania infrastruktury (dotyczy głównie PKP PLK S.A.).

Z analizy zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2019 r. wynika duża liczba zdarzeń kolejowych zaistniałych – na bocznicach kolejowych – tj. 140 (w tym 117 zakwalifikowanych do kategorii

wypadki kolejowe oraz 23 do kategorii incydenty kolejowe. Nastąpił nieznaczny spadek liczby zdarzeń kolejowych obejmujący statystyką bocznice kolejowe o 5,4%. Nadal jednak liczba zdarzeń kolejowych na bocznicach kolejowych stanowi ponad 7,0% wszystkich zdarzeń kolejowych zarejestrowanych w ewidencji PKBWK w 2019 r. Komisja w niniejszym raporcie wydała szereg zaleceń służących zdaniem Komisji - poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Komisja w 2019 r. wypełniała swoje ustawowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2019 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z komisjami kolejowymi, UTK oraz zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.

10. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2020 r.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji ul. Chałubińskiego 4/6 budynek A 00-928 Warszawa CZŁONKOWIE STALI:	
Tadeusz Ryś Przewodniczący PKBWK telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39	Jan Andrzej Młynarczyk Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-34, fax (0-22) 630-14-39
Rafał Leśniowski Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-35, fax (0-22) 630-14-39	Andrzej Gniwek Członek stały PKBWK telefon (0-22) 630-14-36, fax (0-22) 630-14-39
Henryk Zgrzebnicki Sekretarz PKBWK telefon (0-22) 630-14-30, fax (0-22) 630-14-39	Barbara Pióro Pracownik obsługi Komisji: telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: pkbwk@mi.gov.pl
Oddział w Katowicach ul. Rolna 43 40-555 Katowice	Oddział w Poznaniu ul. Składowa 4 61-897 Poznań
Karol Trzoński Członek stały PKBWK koordynujący pracę Oddziału w Katowicach telefon (0-32) 607-24-65	Benedykt Kugielski Członek stały PKBWK koordynujący pracę Oddziału w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-00
Grzegorz Skarwecki Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64	Dionizy Jędrzych Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-01
Tomasz Resiak Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64	Tomasz Aleksandrowicz Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-01
Wiesław Trepka Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64	
Telefon dyżurny 510 126 711	

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem:

www.gov.pl

zakładka: *Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji* → *Co robimy* → *Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych*.

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

W ramach strony Komisji dostępne informacje i dokumenty są pogrupowane na następujące działy:

- natychmiastowe zgłaszanie zdarzeń (art. 28g),
- pisemne zawiadamianie o zdarzeniach kolejowych (§ 7),
- o Komisji,
- prawo i dokumenty,
- raporty,
- ochrona danych osobowych (zgodnie z RODO).

ZAŁĄCZNIK „A”
do Raportu Roczного za rok 2019
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych
Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r.
(na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)

Zgodnie z treścią załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa oraz zgodnie z treścią załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, funkcjonujący w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do ustanowienia procedur zapewniających, aby zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa i krajowego organu dochodzeniowego, były oceniane i w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zalecano ich wdrożenie.

Również przedsiębiorstwa posiadające certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikat w zakresie IV funkcji utrzymania, zgodnie z art. 4 pkt f kryt. I załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. ws. systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, muszą posiadać procedury w celu dopilnowania, aby stosowne zalecenia ze strony krajowych organów ds. bezpieczeństwa i krajowych organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków oraz wynikające z dochodzeń branżowych były oceniane i w stosownych przypadkach wykonywane.

Prezes UTK, realizując dyspozycję art. 281 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym prowadzi nadzór nad realizacją zaleceń wydanych przez „PKBWK”, przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych lub inne podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei i podlegających regulacji na podstawie przepisów ustawy.

Mając na uwadze powyższe oraz obowiązki nałożone na podmioty sektora kolejowego w obszarze związanym z zaleceniami bezpieczeństwa, podmioty kolejowe, tj. zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, funkcjonujące w oparciu o wydany przez Prezesa UTK certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, a także podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych, wezwane zostały do złożenia informacji o stanie realizacji zaleceń wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2019 roku.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, analizie poddano zalecenia zawarte w:

- 1) Raporcie nr PKBWK/01/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 13 czerwca 2018 r. o godz. 12:54 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie, w torze nr 2, w km 342,231 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny;
- 2) Raporcie nr PKBWK/02/2019 z badania poważnego wypadku kat. B11 zaistniałego 10 maja 2018 r. o godzinie 16:12 na stacji Wronki, w torze nr 1, w km 50,474 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny;
- 3) Raporcie nr PKBWK/03/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 23 sierpnia 2018 r. o godz. 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym w stacji Szaflary, w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane;

- 4) Raport nr PKBWK/04/2019 z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 2 sierpnia 2018 r. o godzinie 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Pierzyska – Gniezno, w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa;
- 5) Raport nr PKBWK/05/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 17 listopada 2018 r. o godz. 11:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Dobrzechów – Frysztak, w km 42,602 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło;
- 6) Raport nr PKBWK/06/2019 z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego 19 grudnia 2018r. o godz. 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Głogów Małopolski – Rzeszów Główny, w km 63,130 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny;
- 7) Raport nr PKBWK/07/2019 z badania wypadku kat. B11 zaistniałego 17 marca 2019 r. o godz. 21:49 na szlaku Taczanów – Pleszew, w torze szlakowym nr 1, w km 107,985 linii kolejowej nr 272: Kluczbork – Poznań Główny;
- 8) Raport Roczny za 2018 rok z działalności PKBWK.

Analiza poszczególnych zaleceń - odpowiedzi zadeklarowane przez podmioty rynku kolejowego

Prezes UTK nie dokonywał oceny sposobu postępowania z zaleceniami, a jedynie przedstawił zadeklarowany stan realizacji zaleceń. **Weryfikacja rzeczywistego sposobu realizacji zaleceń PKBWK odbywała się w toku działań nadzorczych Prezesa UTK.**

Pod każdym zaleceniem wskazano **średni procent realizacji danego zalecenia**, który na potrzeby oceny został obliczony **jako średnia arytmetyczna na podstawie wartości zadeklarowanych przez podmioty rynku.**

- I. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/01/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 13 czerwca 2018 r. o godz. 12:54 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie, w torze nr 2, w km 342,231 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny

PKBWK/01/2019 - ZALECENIE 1: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozważy zmianę kategorii przejazdu #273 342 231 z kategorii D na kategorię wyższą, na podstawie oceny ryzyka. Do tego czasu ograniczenie prędkości jazdy pociągów po każdym torze i w obu kierunkach w zakresie trójkąta widzialności na całej długości zbliżania się pociągu.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2019 - ZALECENIE 2: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi sprawdzą zabudowanie systemów rejestracji obrazu pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (102 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **92%**

Zalecenie nie dotyczy: 10 podmiotów (podmiot nie posiada na swoim stanie pojazdów kolejowych; podmiot eksploatuje wyłącznie zabytkowe pojazdy).

PKW BK/01/2019 - ZALECENIE 3: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wprowadzą ciągły obowiązek sprawdzania, czy wymagane parametry jazdy pojazdu z napędem są zapisywane przez rejestratory, w szczególności po przeglądach poziomów utrzymania P3, P4 i P5.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (102 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **95%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

PKW BK/01/2019 - ZALECENIE 4: Zarządcy infrastruktury (w tym użytkownicy bocznic kolejowych) dokonają przeglądu wszystkich eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych w następujących aspektach:

- a) prawidłowość sporządzania metryk;
- b) weryfikacja na gruncie spełnienia warunków technicznych, w szczególności w zakresie widoczności na przejazdach.

(Do czasu zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami prawa zarządcy wdrożą odpowiednie środki bezpieczeństwa, w tym również ograniczenia eksploatacyjne.)

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

Zalecenie nr 4 (o treści wydanej przez Prezesa UTK) zostało także skierowane pismem nr DMB-WMIC.464.4.2019.2.AM z dnia 18 października 2019 r. do 657 użytkowników bocznic oraz nieautoryzowanych zarządców infrastruktury. Odpowiedzi udzieliły 322 podmioty, 114 podmiotów poinformowało, że na terenie użytkowanej przez nich infrastruktury nie znajdują się przejazdy kolejowo-drogowe. Natomiast 208 potwierdziło występowanie przejazdów kolejowo-drogowych; w tym 179 zapewniło o realizacji zalecenia, 2 poinformowały o zastosowaniu alternatywnych metod realizacji, zaś 27 mimo posiadania przejazdów nie udzieliło informacji o stopniu realizacji zalecenia, wskazując, że zalecenie ich nie dotyczy (m.in. z uwagi na nie posiadanie systemu zarządzania bezpieczeństwem).

PKW BK/01/2019 - ZALECENIE 5: Zarządcy infrastruktury (w tym użytkownicy bocznic kolejowych) zweryfikują protokoły diagnostyczne (dotyczy to również innych dokumentów wynikających z przeglądów budowlanych) pod kątem stwierdzonych w nich nieprawidłowości oraz etapu ich usunięcia.

(Do czasu usunięcia wszystkich stwierdzonych nieprawidłowości zarządcy wdrożą odpowiednie środki bezpieczeństwa, w tym również ograniczenia eksploatacyjne).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

Zalecenie nr 5 (nowe) zostało skierowane przez Prezesa UTK do zarządców infrastruktury (w tym użytkowników bocznic kolejowych). 325 podmiotów udzieliło odpowiedzi na zalecenie, przy czym 314 potwierdziło realizację zalecenia, natomiast 11 poinformowało, że zalecenie ich nie dotyczy.

PKW BK/01/2019 - ZALECENIE 6: Autoryzowani zarządcy infrastruktury zweryfikują poprawność wdrożenia Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem, w kontekście:

- a) właściwego sprawowania nadzoru nad diagnostyką i kontrolami;
- b) właściwego planowania czynności nadzorczych;
- c) właściwego wdrażania działań korygujących.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

Zalecenie nowe wydane przez Prezesa UTK.

- II. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/02/2019** z badania poważnego wypadku kat. B11, zaistniałego 10 maja 2018 r. o godzinie 16:12 na stacji Wronki, w torze nr 1, w km 50,474 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny;

PKBWK/02/2019 - ZALECENIE 1: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doposaży istniejące urządzenia dSAT na linii 351 w urządzenia dla obu torów, tak, aby diagnostyka stanów awaryjnych taboru była przeprowadzana dla wszystkich kierunków.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **60%**

PKBWK/02/2019 - ZALECENIE 2: CTL Logistics sp. z o.o. w ramach Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS) podejmie działania mające na celu:

- a) zwiększenie nadzoru nad realizacją procedur MMS,
- b) zapewnienie szczegółowego nadzoru nad dostawcami usług naprawczych, w tym nad Warsztatami Wagonów Kolejowych w Łapach.

ADRESAT ZALECENIA: CTL Logistics sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/02/2019 - ZALECENIE 3: Warsztaty Wagonów Kolejowych w Łapach podejmą działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi naprawami taboru, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych.

ADRESAT ZALECENIA: Warsztaty Wagonów Kolejowych w Łapach (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/02/2019 - ZALECENIE 4: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) dostosują swoje MMS w zakresie:

- a) zabezpieczenia w maźnicach łożysk po ich montażu na czopach zestawów kołowych poprzez stosowanie nowych śrub i podkładek zabezpieczających;
- b) wybijania indywidualnych cech identyfikujących pracownika dokonującego montażu oraz jego daty, na podkładkach zabezpieczających podczas dokonywania montażu maźnic na czopach zestawów w trakcie przeglądów poziomu P3, P4 i P5;
- c) wprowadzenia obowiązku wymiany łożysk tocznych zestawów kołowych na nowe, podczas przeglądu poziomu P4 lub P5, do 25 lat ich eksploatacji;
- d) wprowadzenia zakazu dekompletowania układu łożysk i kompletowania ich niezgodnie ze specyfikacją producenta;
- e) szczegółowych wymagań (kryteriów oceny) wobec wykonawców przeglądów poziomu P4 i P5;
- f) szczegółowych zadań dla komisarzy odbiorczych w MMS wagonów towarowych, w szczególności w zakresie częściowych odbiorów międzyoperacyjnych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowane podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (62 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **61%**

PKBWK/02/2019 - ZALECENIE 5: Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **74%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu (na liniach zarządzanych przez ZI prędkości max. wynoszą 40 km/h).

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 6: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie przeprowadzą dodatkowy audyt w zakresie poprawności nadzoru nad dostawcami, zwłaszcza w kontekście zachowania odpowiednich czasookresów nadzoru nad dostawcami.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowane podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (62 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **49%.**

III. Zalecenia zawarte Raporcie nr PKWBK/03/2019 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 23 sierpnia 2018 r. o godz. 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym w stacji Szaflary, w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 1: Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kategorii D przejazdu na kategorię wyższą lub jego likwidację z pozostawieniem przejścia dla pieszych kategorii E. Do czasu przebudowy przejazdu wprowadzi ograniczenie prędkości biegu pociągów do 60 km/h na odcinku linii kolejowej dla trójkątów widzialności z odległości 5 metrów.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 2: Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. uzupełni ubytki nawierzchni bitumicznej w strefie przejazdu oraz zaktualizuje metrykę przejazdu.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 3: Przewozy Regionalne sp. z o.o. dokona sprawdzenia jakości obrazu kamer czołowych urządzeń rejestrujących w eksploatowanych pojazdach kolejowych.

ADRESAT ZALECENIA: Przewozy Regionalne sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **10%**

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 4: PKP PLK S.A. IZ Nowy Sącz dostosuje oznakowanie przejazdu kolejowo-drogowego do obowiązujących przepisów (dot. znaku B20, G2 i G3).

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 5a: Autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają przeglądu przejazdów w zakresie szerokości przejazdów i dróg dojazdowych, zapewniających możliwość bezkolizyjnego mijania się pojazdów drogowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **65%**

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 8: Wszyscy przewoźnicy kolejowi w trakcie pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych maszynistów przypominają o zasadach:

- użycia hamulca bezpieczeństwa maszynisty („grzybka”, „klapy Ackermana”) w sytuacji bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa,
- wykonywania szczegółowej próby hamulca zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- dokonywania zapisów w Książce Pokładowej Pojazdu z Napędem po zaistniałych zdarzeniach.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **62%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 9: Zarządcy infrastruktury kolejowej we współpracy z zarządcami dróg kołowych dokonają:

- przeglądu wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B, C i D pod kątem zasadności ustawienia znaków B20 „Stop” jak stanowi zał. Nr 3 dział B Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.) - działań w celu wprowadzenia odpowiednich warunków prędkości pociągów do widoczności zgodnie z postanowieniami załącznika nr 4 do 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."

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **69%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. 1 CARGOTOR sp. z o.o. (na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego obowiązuje ograniczenie prędkości jazdy pojazdów kolejowych do 20 km/h.)

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 10: Zarządcy infrastruktury wystąpią do zarządców dróg z wnioskiem o bezwzględne uzgadnianie ustawienia znaków B-20 „Stop” przed przejazdami kolejowo-drogowymi. Zarządcy infrastruktury poinformują zarządców dróg o konieczności przekazywania informacji właściwemu zarządcy infrastruktury o wszelkich zmianach w sposobie oznakowania pionowego i poziomego przejazdu kolejowo-drogowego przed ich wprowadzeniem.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**.

- IV. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/04/2019** z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 2 sierpnia 2018 r. o godzinie 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Pierzyska – Gniezno, w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 1: Zarządca linii kolejowych PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu podejmie działania w celu zabudowy tarcz ostrzegawczych przejazdowych informujących maszynistę o stanie zabezpieczenia przejazdu w km 43,141 po torze 1 i 2 na szlaku Pierzyska – Gniezno z jednoczesnym uniemożliwieniem otwarcia rogatek, gdy pociąg minie tarczę ostrzegawczą przejazdową.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **60%**

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 2: Zarządca linii kolejowych PKP PLK S.A. podczas wszystkich przeprowadzanych kontroli posterunków, na których obsługiwane są przejazdy kolejowo – drogowe przeprowadzi praktyczne sprawdzenie umiejętności pracownika z awaryjnej obsługi przejazdu z adnotacją w Księżce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz o wprowadzeniu i odwołaniu obostrzeń (E-1758).

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 2a: Autoryzowani zarządcy infrastruktury zweryfikują, w trakcie przeprowadzania kontroli posterunków PKD, umiejętności praktyczne pracowników z awaryjnej obsługi przejazdów z adnotacją ww. sprawdzenia w Księżce kontroli sterowania ruchem kolejowym lub jej odpowiedniku.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury bez PKP Polskie Linie Kolejowe (10 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **30%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., która oświadczyła, że obsługę przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A na linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Rumia zgodnie z umową prowadzi PKP PLK ZLK w Gdyni.

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 3: Zarządcy infrastruktury podczas pouczeń okresowych dla pracowników obsługujących rogatki przejazdowe przeprowadzą teoretyczne i dodatkowo praktyczne szkolenia z przypomnienia zasad postępowania w przypadku konieczności awaryjnego zamykania rogatek.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **38%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu - wg informacji przekazanej przez UTK nie dotyczy PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (brak pracowników obsługujących rogatki).

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 5: PKP PLK S.A. podejmie działania w celu wypracowania jednolitych wymagań technicznych i zasad używania systemu (funkcji) awaryjnego zamykania rogatek na pulpicie sterującym z rejestracją użycia tej funkcji.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **70%**

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 6: PKP Intercity S.A. podczas pouczeń okresowych dokona przypomnienia zasad postępowania podczas prowadzenia pojazdów kolejowych z napędem w sytuacji zauważenia otwartych rogatek przejazdowych i spowoduje, aby tego typu sytuacje były każdorazowo ćwiczone podczas jazd na symulatorze pojazdu kolejowego.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Intercity S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 6a: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podczas pouczeń okresowych dokonają przypomnienia zasad postępowania podczas prowadzenia pojazdów kolejowych z napędem w sytuacji zauważenia otwartych rogatek przejazdowych i spowodują, aby tego typu sytuacje były każdorazowo ćwiczone podczas jazd na symulatorze pojazdu kolejowego.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **54%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

- V. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/05/2019** z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 17 listopada 2018 r. o godz. 11:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Dobrzechów – Frysztak, w km 42,602 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 1: Ze względu na warunki miejscowe i maksymalną prędkość pociągów 100 km/h Zarządca linii kolejowych PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kategorii D przejazdu na kategorię wyższą.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 2: Przewoźnik Spółka SKPL Cargo sp. z o.o. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowanego do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących - kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK - Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku.

ADRESAT ZALECENIA: SKPL Cargo sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **30%** (w trakcie realizacji - z terminem realizacji do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 2a: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi zweryfikują stosowanie rekomendacji PKBWK Nr PKBWK076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r. - stosowanie kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **57%**

Zalecenie nie dotyczy 11 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (nie dotyczy podmiotów posiadających na wszystkich pojazdach trakcyjnych zainstalowane urządzenia rejestrujące w postaci kamer cyfrowych; zrealizowanie zalecenia w latach ubiegłych; eksploataowanie wyłącznie zabytkowych pojazdów trakcyjnych i zobowiązanie do zachowania historycznej wartości pojazdów kolejowych).

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 3: Przewoźnik SKPL Cargo sp. z o.o. podejmie działania celem zapewnienia rejestracji nadawania sygnałów „Bacność” na użytkowanych rejestratorach elektronicznych.

ADRESAT ZALECENIA: SKPL Cargo sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **40%** (w trakcie realizacji – z terminem do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 3a: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania celem zapewnienia rejestracji nadawania sygnału „Bacność” na użytkowanych rejestratorach elektronicznych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **54%**

Zalecenie nie dotyczy 18 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (nie dotyczy podmiotów, których pojazdy nie są wyposażone w rejestratory elektroniczne; wszystkie pojazdy są wyposażone w urządzenia rejestrujące m.in. sygnał „Bacność”; podmiot eksploatuje wyłącznie zabytkowe pojazdy trakcyjne i zobowiązany jest do zachowania historycznej wartości pojazdów kolejowych).

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 6: Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie poprawi widoczność znaków G3 i dokona aktualizacji Metryki przejazdu odnośnie pochylenia drogi na przejeździe.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%.**

VI. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/06/2019 z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego 19 grudnia 2018r. o godz. 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Głogów Małopolski – Rzeszów Główny, w km 63,130 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 3: W odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. zwiększy nadzór nad przestrzeganiem procedury PD-05 (Działania korygujące i zapobiegawcze), w szczególności w aspekcie podejmowania właściwych działań korygujących i zapobiegawczych po zaistnieniu zdarzeń kolejowych.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 3a: Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwiększą nadzór nad przestrzeganiem procedur w zakresie działań korygujących i zapobiegawczych, w szczególności w aspekcie podejmowania działań po zaistnieniu zdarzeń kolejowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (bez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi (115)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 66%

Zalecenie nie dotyczy 6 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (zdaniem 6 podmiotów od początku działalności jako przewoźnika kolejowego nie wystąpiło żadne zdarzenie kolejowe, a proces działań korygujących i zapobiegawczych jest na bieżąco monitorowany).

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 4: Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w trakcie realizowanych kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych obejmie zakresem kontroli również sprawdzenie organizacji ruchu drogowego na drodze dojazdowej do przejazdu kolejowo-drogowego z obowiązującymi przepisami. W przypadku stwierdzonych nieprawidłowości każdorazowo należy informować zarządców dróg (zgodnie z przyjętym przez PKP PLK S.A. Rejestrem zagrożeń - zagrożenie nr 5.1.5).

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 4a: Autoryzowani zarządcy infrastruktury w trakcie realizowanych kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych obejmą zakresem kontroli również sprawdzenie organizacji ruchu drogowego na drogach dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych z obowiązującymi przepisami. W przypadku stwierdzonych nieprawidłowości każdorazowo należy informować zarządców dróg.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury bez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (10 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 40%

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 5: Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. podejmie działania mające na celu zapewnienie niezawodnego funkcjonowania na pojazdach trakcyjnych systemu kamer rejestrujących obraz szlaku przed pojazdem. W ramach tych działań przewoźnik zwiększy liczbę kontroli poprawności zapisów tych urządzeń, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmie stosowne działania korygujące i zapobiegawcze.

ADRESAT ZALECENIA: Przewozy Regionalne sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **0 %** (w trakcie realizacji – z terminem do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 6: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania, aby sytuacje niebezpieczne występujące na przejazdach kolejowo-drogowych były na bieżąco zgłaszane przez drużyny trakcyjne zarządcom infrastruktury zgodnie z obowiązującymi procedurami.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 58%

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 7: Zarządcy infrastruktury w przypadku występowania sytuacji niebezpiecznych będą je na bieżąco analizować, w uzasadnionych przypadkach we współpracy z zarządcami dróg podejmą właściwe działania zapobiegawcze.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 92,5% .

VII. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/07/2019 z badania wypadku kat. B11 zaistniałego 17 marca 2019 r. o godz. 21:49 na szlaku Taczanów – Pleszew, w torze szlakowym nr 1, w km 107,985 linii kolejowej nr 272: Kluczbork – Poznań Główny

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 1: Zarządcy infrastruktury w ramach szkoleń okresowych i doraźnych omówią zasady zawarte w przepisach wewnętrznych dotyczące obowiązku natychmiastowego zatrzymania pociągu w przypadku powzięcia przez dyżurnego ruchu lub innego pracownika informacji o iskrzeniu w składzie pociągu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **49%**

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 2: DEPOL Sp. z o.o. zwiększy nadzór nad jakością i efektywnością pouczeń okresowych organizowanych dla wszystkich pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe.

ADRESAT ZALECENIA: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **0%** (w trakcie realizacji – z terminem realizacji do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 2a: Autoryzowani zarządcy infrastruktury i certyfikowani przewoźnicy kolejowi zweryfikują nadzór nad jakością i efektywnością pouczeń okresowych organizowanych dla wszystkich pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi (116)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **61%**

Zalecenie nie dotyczy 6 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 3: DEPOL Sp. z o.o. ureguluje w przepisach wewnętrznych zasady przeprowadzania autoryzacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

ADRESAT ZALECENIA: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **10%** (w trakcie realizacji – z terminem realizacji do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 4: DEPOL Sp. z o.o. wprowadzi w ramach przepisów wewnętrznych przewoźnika obowiązek:

- a) archiwizacji taśm prędkościomierzy z określeniem m.in. zasad opisywania, obowiązku sprawdzenia przez maszynistę lub innego pracownika, poprawności rejestracji parametrów po każdej jeździe pociągu,
- b) okresowej kontroli losowo wybranych taśm prędkościomierzy pod kątem prawidłowości pracy maszynistów.

ADRESAT ZALECENIA: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **50%** (w trakcie realizacji – z terminem realizacji do 30 kwietnia 2020 r.)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 5: DEPOL Sp. z o.o. dostosuje sposób zatrudnienia pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe do obowiązujących wymogów Procedury P/09 (zatrudnienie wyłącznie na podstawie umowy o pracę).

ADRESAT ZALECENIA: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **0%** (w trakcie realizacji - z terminem realizacji do 30 czerwca 2020 r.)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 5a: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi zweryfikują sposób zatrudnienia pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne) jest zgodny z obowiązującymi Procedurami SMS.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **75%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (wszyscy pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe posiadają umowy o pracę zgodne z obowiązującymi Procedurami SMS; podmiot zatrudnia pracowników mających związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wyłącznie na umowę o pracę).

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 6: DEPOL Sp. z o.o. przeprowadzi szkolenia uzupełniające dla rewidentów taboru ze szczególnym uwzględnieniem oceny ważności terminów naprawy poziomu P4 i P5.

ADRESAT ZALECENIA: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **0%** (w trakcie realizacji – z terminem realizacji do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 7: W odniesieniu do systemu kontroli wewnętrznych DEPOL Sp. z o. o. podjąć niezbędne działania mające na celu m.in.:

- a) zwiększenie liczby kontroli pracy maszynistów,
- b) poszerzenie zakresu kontroli o wszystkie kluczowe obszary związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (wagony, lokomotywy, przewozy, personel, utrzymanie, stan techniczny pojazdów kolejowych itd.),
- c) zwiększenie wnikliwości kontroli.

ADRESAT ZALECENIA: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **0%** (w trakcie realizacji - z terminem realizacji do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 7a: DEPOL Sp. z o.o. przeprowadzi szkolenia uzupełniające dla rewidentów taboru ze szczególnym uwzględnieniem oceny ważności terminów naprawy poziomu P4 i P5.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **65%** (w trakcie realizacji – z terminem realizacji do 31 grudnia 2020 r.)

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 8: W odniesieniu do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem DEPOL Sp. z o.o. podjąć następujące działania:

- a) dokonanie przeglądu procedur SMS i przepisów wewnętrznych pod kątem ich zgodności z obowiązującymi przepisami i wprowadzenie odpowiednich zmian dostosowawczych w szczególności procedury P/15,
- b) zwiększenie nadzoru nad stosowaniem procedur SMS i dokumentów z nimi związanych w szczególności P/03, P/04, P/05, P/06 i P/09 oraz zwiększenie liczby i efektywności audytów bezpieczeństwa,
- c) bezwzględne przeprowadzanie audytów wszystkich dostawców przed ich wpisaniem na „Listę kwalifikowanych dostawców”,
- d) podjęcie przez DEPOL działań mających na celu powoływanie w przyszłości składu zespołów audytujących gwarantujących spełnianie zasady bezstronności audytów SMS,
- e) wprowadzenie do Rejestru zagrożeń w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem nowych zagrożeń zidentyfikowanych w trakcie prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy, tj.:
 - nieprawidłowe oznaczenia na pojazdach kolejowych,
 - niewłaściwie wystawione lub niezgodne z obowiązującymi przepisami świadectwo sprawności technicznej lub świadectwo przywrócenia do eksploatacji pojazdu kolejowego.

ADRESAT ZALECENIA: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **0%** (w trakcie realizacji – z terminem realizacji do 31 grudnia 2020 r.)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 9: INTER KOMTRANS, jako ECM dla wagonów towarowych, wzmocni nadzór nad prawidłowym utrzymaniem wagonów towarowych zwłaszcza w zakresie przestrzegania cykli utrzymaniowych.

ADRESAT ZALECENIA: Sylwester Komisarek P.W. „Inter-KomTrans” (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **30%** (na podstawie informacji przekazanej do PKBWK)

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 10: Certyfikowani przewoźnicy i autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają sprawdzenia w swoich przepisach wewnętrznych:

- a) czy określają one sposób przeprowadzania i dokumentowania autoryzacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i w przypadku stwierdzenia, że ten obszar wymaga doprecyzowania podejmą właściwe działania,
- b) czy określają one sposób archiwizacji taśm prędkościomierzy z określeniem m.in. zasad i czasu ich przechowywania, opisywania i obowiązku sprawdzenia przez maszynistę lub innego pracownika poprawności rejestracji parametrów po każdej jeździe pociągu i w przypadku stwierdzenia, że ten obszar wymaga doprecyzowania podejmą właściwe działania,
- c) czy określają one zasady okresowej kontroli losowo wybranych taśm prędkościomierzy pod kątem prawidłowości pracy maszynistów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi (116 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **73%**

Zalecenie nie dotyczy 6 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 11: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), w związku z tym, że badania nieniszczące osi zestawu kołowego, w ramach procesu utrzymaniowego wymaganego Dokumentacją Systemu Utrzymania, nie wykryły wad wewnętrznych osi

w środkowej jej części, wprowadzą dodatkowe badanie osi zestawów kołowych środkowych ich części (pomiędzy tarczami kół) jako obowiązkowe w prowadzonej Dokumentacji Systemu Utrzymania, wykonywane podczas czynności utrzymaniowych poziomu P3, P4 i P5.

ADRESAT ZALECENIA: certyfikowane podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (65 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **62%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (przez te 4 podmioty realizowane jest zalecenie nr 12 z Raportu PKBWK/07/2019).

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 12: W przypadku zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, będących podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), a prowadzących jedynie przewozy technologiczne lub przewozy wyłącznie na potrzeby własne, wprowadzą dodatkowe badanie osi zestawów kołowych środkowych ich części (pomiędzy tarczami kół) jako obowiązkowe w prowadzonej Dokumentacji Systemu Utrzymania, wykonywane podczas czynności utrzymaniowych poziomu P4 i P5.

ADRESAT ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi, pełniący równocześnie funkcję certyfikowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (38 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

Zalecenie nie dotyczy 13 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (13 podmiotów:

- podmiot realizuje zalecenie nr 11 z Raportu PKBWK/07/2019;
- podmiot nie wykonuje przewozów technologicznych i przewozów na potrzeby własne).

PKBWK/07/2019 - ZALECENIE 13: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podejmie działania w zakresie wprowadzenia obowiązku rejestracji zestawów kołowych dla osi wagonów towarowych zgodnie z Przewodnikiem wdrażania Europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych opracowanym w Brukseli w dniu 26 lipca 2010 roku przez Wspólną Grupę Sektorową ERA Task Force dla spraw wagonów towarowych/osi, który został uzgodniony z krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority).

ADRESAT ZALECENIA: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (1 podmiot)

Prezes UTK nie przekazał informacji do PKBWK na temat realizacji zalecenia.

VIII. Zalecenia zawarte w Raporcie Rocznym za rok 2018:

Raport Roczny za rok 2018 - ZALECENIE 1: Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury podejmą działania zmierzające do zapewnienia, aby osoby prowadzące szkolenia, w ramach przygotowania zawodowego pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 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 2015 r. poz. 46), nie wchodzili w skład komisji przeprowadzających egzaminy kwalifikacyjne weryfikacyjne w odniesieniu do pracowników, którzy byli szkoleni przez te osoby.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi (116 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **74%**

Zalecenie nie dotyczy 13 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (11 podmiotów:

- podmiot nie posiada wewnętrznych komisji egzaminacyjnych przeprowadzających egzaminy kwalifikacyjne i weryfikacyjne dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- podmiot po wcześniejszych rekomendacjach oddzielił funkcję szkoleniową od egzaminacyjnej; w podmiocie nie stosuje się, aby osoby prowadzące szkolenia, w ramach przygotowania zawodowego pracowników, były jednocześnie członkami komisji egzaminacyjnych w zakresie tego szkolenia).

Raport Roczny za rok 2018 - ZALECENIE 2: Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. Stan taki jest niezgodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 1, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2013 r. poz. 2181, z późn. zm.), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogałek na jezdniach jednokierunkowych)”.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **81%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (5 podmiotów:

- podmiot nie posiada przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A i B;
- na zarządzanej sieci kolejowej – brak jest samoczynnych systemów przejazdowych kategorii B).

Raport Roczny za rok 2018 - ZALECENIE 3: Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi podejmą działania mające na celu wyeliminowanie praktyki zastępowania szkoleń w ramach przygotowania zawodowego do egzaminów kwalifikacyjnych, pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 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 2015 r. poz. 46), formą samokształcenia tych pracowników.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi (116 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **85%**

Zalecenie nr 3 z Raportu Roczno PKBWK za 2018 zostało także skierowane przez Prezesa UTK pismem nr DMB-WMIC.464.1.2020.2.AM z dnia 25 lutego 2020 r. **do 658 podmiotów, będących użytkownikami bocznicy, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami działającymi** w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa. 409 podmiotów udzieliło odpowiedzi, w tym 168 podjęło działania usankcjonowania braku dopuszczalności samokształcenia w obowiązujących regulacjach wewnętrznych.

Zalecenie nie dotyczy 12 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK (12 podmiotów:

- podmiot, szkolenia z przygotowania zawodowego, każdorazowo zleca wyznaczonym ośrodkom szkolenowym wpisanym na listę Prezesa UTK;
- podmiot w ramach przygotowania do pracy nie realizuje szkolenia w formie samokształcenia).

Raport Roczny za rok 2018 - ZALECENIE 4: Zarządcy infrastruktury kolejowej dla poprawy widoczności podawanego sygnału D8 (obecność dróżnika) wprowadzą całodobowe podawanie sygnału nocnego z posterunku pracownika obsługującego zamykanie rogatek (dróżnika przejazdowego lub innego pracownika). Sygnał dzienny D8 podawany w pomieszczeniu (strażnicy lub nastawni) lub przez okno strażnicy (nastawni) nie jest widoczny (lub jest słabo widoczny) przez drużynę trakcyjną.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy Infrastruktury (11 podmiotów)
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **74%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK (4 podmioty:

- podmiot nie posiada przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A z obsługą miejscową;
- obsługa przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A wykonywana przez PKP PLK na podstawie zawartej umowy;
- na zarządzanej infrastrukturze PMT nie istnieją posterunki dróżnika przejazdowego).

Raport Roczny za rok 2018 - ZALECENIE 5: Przewoźnicy kolejowi podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń kolejowych spowodowanych zbiegnięciem pojazdu kolejowego. Zalecenie wynika ze znacznego wzrostu liczby zdarzeń kategorii C47 oraz utrzymującej się dużej liczby zdarzeń kategorii B08. Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane np. z nieprawidłowym zabezpieczeniem pojazdów kolejowych, niewłaściwą organizacją pracy, nieprzestrzeganiem regulaminów pracy itd.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (107 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **63%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów.

Raport Roczny za rok 2018 - ZALECENIE 6: Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania mające na celu wyeliminowanie przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu oraz wyprawienia, przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze lub braku obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **65%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu tj. CARGOTOR sp. z o. o., w której na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D zarządzanych przez spółkę, z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, obowiązuje ograniczenie prędkości jazdy pojazdów kolejowych do 20 km/h.

**ZAŁĄCZNIK „B”
do Raportu Roczno go za rok 2019**

Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2019 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)

- I. Zalecenia zawarte Raporcie nr PKBWK/03/2019** z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 23 sierpnia 2018 r. o godz. 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym w stacji Szaflary, w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 5: Zarządca drogi dostosuje szerokość drogi na dojeździe do przejazdu w celu zapewnienia możliwości bezkolizyjnego mijania się pojazdów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane, a następnie w porozumieniu z zarządcą infrastruktury zostanie dostosowana szerokość przejazdu do korony drogi.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2 podmioty)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **40%** - w trakcie realizacji (wg treści zalecenia wynikającego z raportu PKBWK)

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 6: W związku z wcześniejszymi wypadkami na przedmiotowym przejeździe kolejowo-drogowym oraz poważnym wypadkiem w dniu 23.08.2018 r. zarządca drogi (burmistrz miasta Nowy Targ) zabuduje z obu stron przejazdu znaki A30 „inne niebezpieczeństwo” wraz z tablicami T14d „wypadki”.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2 podmioty)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 7: Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wystąpi do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o uzupełnienie przepisu § 7 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorców dokumentów stosowanych w tych sprawach, o zabudowę urządzenia rejestrującego obraz i dźwięk we wnętrzu pojazdu egzaminacyjnego.

ADRESAT ZALECENIA: Ministerstwo Infrastruktury (1 podmiot)

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 11: Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wystąpi do Ministra właściwego ds. transportu o zmianę treści 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 w zakresie dotyczącym funkcjonowania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D w granicach stacji kolejowej w torach, po których realizowane są przebiegi pociągowe.

ADRESAT ZALECENIA: Ministerstwo Infrastruktury (1 podmiot)

PKBWK/03/2019 - ZALECENIE 12: Minister właściwy ds. transportu wprowadzi obowiązek bezwzględnego zachowania widoczności czoła pociągu z 5 i 10 metrów w załączniku nr 3 pkt B ppkt 5 i 6 do 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 w zakresie dotyczącym funkcjonowania przejazdów kolejowo-drogowych.

W przypadku braku zapewnienia widoczności z 10 metrów należy określić prędkość pociągów, przy której spełnione są warunki widoczności z odległości 10 m.

ADRESAT ZALECENIA: Ministerstwo Infrastruktury (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: zrealizowano w zakresie kompetencji Komisji

Pismem PKBWK.38.2019RL z dnia 2019-10-04, Przewodniczący PKBWK, zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przekazał do Ministra Infrastruktury zawarte w nim zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa nr 7, 11 oraz 12 wraz z Raportem Nr PKBWK/03/2019.

- II. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/04/2019** z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 2 sierpnia 2018 r. o godzinie 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Pierzyska – Gniezno, w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu

PKBWK/04/2019 - ZALECENIE 4: Przewodniczący PKBWK wystąpi do ministra właściwego do spraw transportu o podjęcie działań w celu zmiany rozporządzenia dotyczącej zmniejszenia czasu wstępnego ostrzegania dla przejazdów kolejowo - drogowych kategorii A obsługiwanych z miejsca do 3 sekund, dla obsługiwanych z odległości do 8 sekund.

ADRESAT ZALECENIA: Ministerstwo Infrastruktury (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: zrealizowano w zakresie kompetencji Komisji

Pismem PKBWK.37.2019RL z dnia 2019-10-04 Przewodniczący PKBWK, zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przekazał do Ministra Infrastruktury zawarte w nim zalecenie w sprawie poprawy bezpieczeństwa nr 4 wraz z Raportem Nr PKBWK/04/2019.

- III. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/05/2019** z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 17 listopada 2018 r. o godz. 11:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku Dobrzechów – Frysztak, w km 42,602 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 4: Zarządca Drogi Powiatowej nr 1922 R w Strzyżowie ustawi znak F6a przy wyjeździe z placu ładunkowego przystanku kolejowego Wiśniowa.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/05/2019 - ZALECENIE 5: Minister właściwy ds. transportu podejmie działania związane ze zmianą w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 3 lipca 2003 r. w punkcie 3.2.21. załącznika nr 1 w zakresie obowiązku umieszczania znaku B-20 pod znakami G-3 lub G-4 na przejazdach kategorii D tak, aby lokalizacja znaku B-20 „STOP” jednoznacznie określała miejsce zatrzymania pojazdu drogowego przed przejazdami kolejowo-drogowymi.

ADRESAT ZALECENIA: Ministerstwo Infrastruktury (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: zrealizowano w zakresie kompetencji Komisji (zakres omówiono z przedstawicielami MI na spotkaniach w PKBWK)

- IV. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/06/2019** z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego 19 grudnia 2018r. o godz. 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C, zlokalizowanym na szlaku Głogów Małopolski – Rzeszów Główny, w km 63,130 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 1: Zarządca drogi w porozumieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej podejmą wspólne działania w zakresie realizacji rozszerzonego II etapu projektu przebudowy przewidującego likwidację skrzyżowania drogowego zgodnie z założeniami projektu opracowanego w lutym 2019 r.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2 podmioty)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: w trakcie realizacji

PKBWK/06/2019 - ZALECENIE 2: Zarządca drogi i zarządca infrastruktury kolejowej podejmą działania mające na celu wyeliminowanie innych nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania, a zawartych w niniejszym raporcie, zgodnie z kompetencjami wynikającymi z obowiązujących przepisów.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (2 podmioty)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: zrealizowano.