



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2024

Z DZIAŁALNOŚCI

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW

KOLEJOWYCH

Zatwierdził:

Tadeusz Ryś

Przewodniczący

Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

ul. Domaniewska 36/38, 02-672 Warszawa

tel.: +48 47 72 17 791, fax: +48 47 72 87 715

e-mail: pkbwbk@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	3
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji	3
1.2	Struktura organizacyjna Komisji.....	5
2.	Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2024 r.....	7
3.	Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 r.	12
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy	12
3.2	Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy	15
3.3	Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2024	18
3.3.1	Poważny wypadek kolejowy zaistniały 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna.....	18
3.3.2	Poważny wypadek kolejowy zaistniały dnia 03.12.2023 r. o godz. 10:06 na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk.....	20
3.3.3	Wypadek kolejowy zaistniały 01 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów	21
3.3.4	Poważny wypadek kolejowy zaistniały 01 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice.....	23
3.3.5	Wypadek kolejowy zaistniały 03 listopada 2024 r. o godz. 16:30 na szlaku Spychowo – Pisz, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, w torze nr 1, w km 76,274 linii kolejowej nr 219 Olsztyn Główny – Ełk.....	27
3.3.6	Poważny wypadek kolejowy zaistniały 25 listopada 2024 r. o godz. 12:30 na szlaku Sochaczew – Bednary, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w torze nr 1, w km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice	28
4.	Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2024 r.	30
5.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raporcie rocznym na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	39
5.1	Zalecenia wydane w 2024 r. i opublikowane we wrześniu 2024 r. w Raporcie Rocznym za rok 2023	39
5.2	Zalecenia wydane w 2025 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2024	43
6.	Realizacja zaleceń wydanych w 2024 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego).....	45
6.1	Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń	46
6.2	Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK)	75
7.	Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2024 r.....	76
8.	Podsumowanie.....	77
9.	Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2025 r.	82
	ZAŁĄCZNIK „A” Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2024 r.....	83
	ZAŁĄCZNIK „B” Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2024 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)	94
	ZAŁĄCZNIK „C” Struktura zdarzeń w 2024 r. w stosunku do 2023 r. z podziałem na kategorie	96

1. Wstęp

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji

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

Utworzenie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego stanowiska ujętego w art. 21 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych uchylonej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei - Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102 zwanej dalej „Dyrektywą”. Zgodnie z art. 20 i 22 obecnej Dyrektywy Rzeczpospolita Polska zapewniła prowadzenie dochodzenia w sprawie poważnych 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 i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, o których mowa w art. 22 Dyrektywy. Artykuł ten jednocześnie upoważnia Krajowy Organ Dochodzeniowy do pełnienia funkcji nadzorującej dochodzenie w razie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu.

Komisja działa na podstawie postanowień rozdziału 5a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 poz. 697 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą” oraz jest kierowana i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącą Komisji jak stanowi art. 28a ust. 6a ustawy.

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

Z dniem wejścia w życie powyższej ustawy o zmianie ustawy stroną umów i porozumień zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu albo urzędu, który zapewnia jego obsługę, dotyczących funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, staje się obecnie odpowiednio minister właściwy do spraw wewnętrznych i administracji albo urzędu zapewniającego jego obsługę.

Podstawowym zadaniem Komisji jest prowadzenie postępowania po każdym poważnym wypadku w transporcie kolejowym (zaistniałym na liniach kolejowych o szerokości torów nie mniejszej niż 300 mm, sieciach kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolejowego oraz bocznicach

kolejowych niebędących prywatnymi), mającym oczywisty (negatywny) wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie tym bezpieczeństwem, jak stanowi art. 28e ust. 1 ustawy.

Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach, byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei, jak stanowi art. 28e ust. 2 ustawy. Decyzję o podjęciu postępowania, o którym mowa wyżej, podejmuje Przewodniczący Komisji nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, jak stanowi art. 28e ust. 3a ustawy.

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

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

- wagi wypadku lub incydentu;
- czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu, jako całości;
- wpływu wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
- wniosków zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz 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 Kolejową Unii Europejskiej, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

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

odpowiedzialności. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów jak stanowi art. 28a ust. 3a ustawy.

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

Legitymację członkowi Komisji wydaje minister właściwy do spraw wewnętrznych.

W przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, komisja kolejowa przekazuje Komisji prowadzenie postępowania. PKBWK sporządza raport z prowadzonego postępowania zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. *dotyczącym struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań (raportów – w określeniu ustawodawstwa polskiego) z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych*, zwane dalej „Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE)”, które ustanowiło strukturę sprawozdań w odniesieniu do dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2 Dyrektywy (UE) 2016/798.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 roku), weszło w życie dnia 14 maja 2020 roku, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

W niniejszym Raporcie stosowane są określenia „przejazd kolejowo-drogowy” lub „przejazd kolejowy”, które oznaczają każde skrzyżowanie w jednym poziomie drogi z linią kolejową oraz boczniką kolejową, inne niż przejście. Określenie „przejazd kolejowo-drogowy”, wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.) na podstawie art. 7 ust 2 pkt 2 i ust 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.- Prawo budowlane (Dz.U. z 2025 r. poz 418 i 1080), natomiast określenie „przejazd kolejowy” jest zdefiniowane i stosowane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2024 poz. 1251 z późn. zm.) i Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zm.).

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r. w skład Komisji wchodziło 10 członków stałych w tym Przewodniczący, dwóch Zastępców Przewodniczącego oraz Sekretarz Komisji.

Siedziba Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych znajdowała się w budynku Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji pod adresem: Al. Jana Chrystiana Szucha 2/4, 00-582 Warszawa.

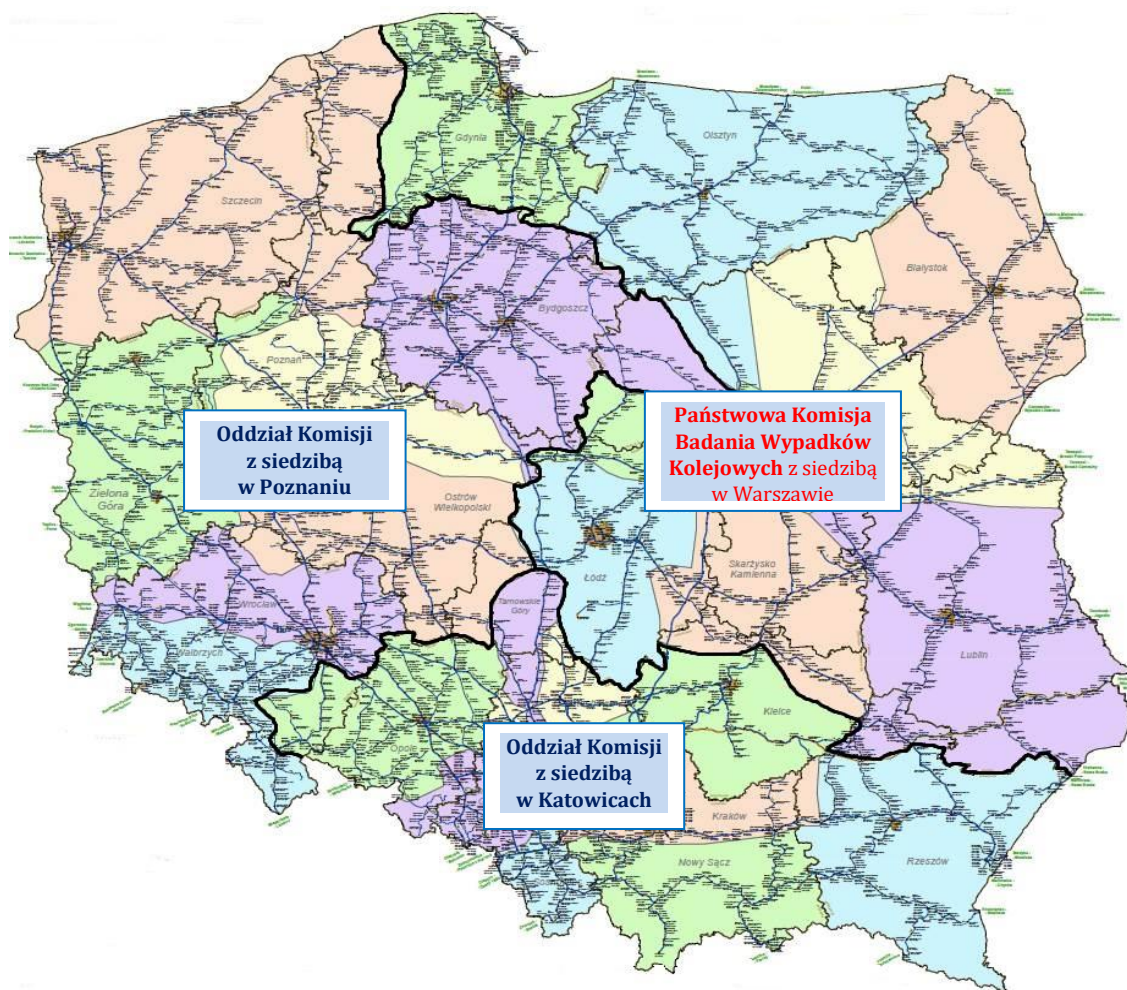
Na podstawie art. 28d ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020), Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wydał Zarządzenie nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. w sprawie *regulaminu działania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

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

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

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

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



Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2024 r. :

- siedziba Komisji w Warszawie - 4 członków stałych (1 wakat) oraz 1 pracownik obsługi*) Komisji,
- oddział Komisji w Katowicach – 3 członków stałych (1 wakat),
- oddział Komisji w Poznaniu – 3 członków stałych.

*) obsługę Komisji zapewnia urząd ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2. Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2024 r.

W 2024 r. Komisja prowadziła działalność związaną z zaistniałymi zdarzeniami w transporcie kolejowym, wykonując m.in. następujące czynności:

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

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

Wstępne informacje dotyczące zaistniałego zdarzenia były przekazywane Przewodniczącemu Komisji.

2. Decyzję w sprawie wyjazdu członków Komisji na miejsce zaistniałego zdarzenia, celem dokonania oględzin, podejmował Przewodniczący Komisji lub wyznaczony Zastępca Przewodniczącego.
3. Bezpośredni udział członka/ów Komisji w oględzinach miejsca zdarzenia w obecności przewodniczącego komisji kolejowej – stosowany był przede wszystkim przy zdarzeniach, w których istniało podejrzenie, że do powstania zdarzenia przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego i wymaga on analizy oraz ewentualnych działań korekcyjnych lub zaistniały inne przesłanki wskazujące na konieczność podjęcia postępowania - zgodnie z art. 28e ust. 2a i 3 ustawy o transporcie kolejowym. Z oględzin miejsca zdarzenia członkowie sporządzali notatki, przedkładając rekomendacje Przewodniczącemu PKBWK.
4. Zebrane i przekazane informacje wstępne, tj. rodzaj zdarzenia i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ciężko ranne oraz straty materialne, umożliwiały Przewodniczącemu Komisji ocenić konieczność wydania decyzji o podjęciu postępowania w sprawie zaistniałego zdarzenia.
5. Postępowanie w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadził Zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji.
6. Prowadzenie postępowania przez Zespół badawczy Komisji powołany decyzją przez Przewodniczącego Komisji – następuje przez wyznaczenie kierującego Zespołem badawczym, a następnie w porozumieniu z nim ustalenie składu Zespołu badawczego spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół badawczy Komisji przeprowadzał czynności mające na celu ustalenie okoliczności i czynniki przyczyniające się do zaistnienia zdarzenia, przygotowanie dokumentacji opisującej proces postępowania, niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej postępowanie w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Kierujący Zespołem badawczym wyznaczał i koordynował czynności wykonywane przez osoby wchodzące w skład tego zespołu oraz był odpowiedzialny za prawidłowość przeprowadzonych czynności. Zadania oraz zakres szczegółowy czynności określa Regulamin Komisji. Powyższe czynności wykonywane były pod nadzorem Przewodniczącego Komisji.

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

Zakres planu prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy, uzależniony był każdorazowo od wniosków, jakie zamierzała uzyskać Komisja w celu poprawy bezpieczeństwa.

W 2024 r. raporty były sporządzane przez Zespoły badawcze Komisji w oparciu o postanowienia *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE)*.

Ostateczna wersja projektu Raportu była przyjmowana uchwałą Komisji, w wyniku analizy i po przyjęciu lub odrzuceniu uwag podmiotów wymienionych art. 28k ust. 2 ustawy.

W 2024 r. Przewodniczący Komisji Pan Tadeusz Ryś wydał decyzje o podjęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna;
- 2) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego dnia 03.12.2023 R. o godz. 10:06 na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
- 3) wypadku kolejowego zaistniałego 01 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów;
- 4) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 01 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice;
- 5) wypadku kolejowego zaistniałego 03 listopada 2024 r. o godz. 16:30 na szlaku Spychowo – Pisz, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, w torze nr 1, w km 76,274 linii kolejowej nr 219 219 Olsztyn Główny – Ełk;
- 6) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 25 listopada 2024 r. o godz. 12:30 na szlaku Sochaczew – Bednary, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w torze nr 1, w km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję na dzień 2024-12-31 przedstawia się następująco:

- postępowania w sprawie zdarzeń wymienionych w pozycjach od 1 ÷ 6 zostały rozpoczęte w 2024 r. i w dniu 2024-12-31 były kontynuowane przez powołane Zespoły badawcze Komisji,
- szczegółowe informacje dotyczące prowadzonych postępowań w sprawie tych zdarzeń zamieszczono w dalszej treści raportu.

W 2024 r. Komisja zakończyła postępowania: jedno podjęte ze zdarzenia zaistniałego w 2022 r. i pięć podjętych w sprawie zdarzeń zaistniałych w 2023 r. oraz sporządziła raporty, które zostały opublikowane na stronie internetowej. W trakcie prowadzonych postępowań Przewodniczący Tadeusz Ryś wydał 14 zaleceń podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa.

Opublikowane w 2024 r. raporty z przeprowadzonych postępowań oraz Raport roczny za rok 2023 zawierają łącznie 43 zalecenia dotyczące bezpieczeństwa kierowane w 2024 roku do różnych

podmiotów. Spośród opublikowanych zaleceń, 40 zostało przekazanych Prezesowi UTK, w tym dwa były skierowane do realizacji dla Prezesa UTK. Dwa zalecenia wynikające z Raportu rocznego za rok 2023 opublikowanego w 2024 r., Komisja przekazała do Ministra Infrastruktury, a jedno do zarządcy drogi powiatowej.

Ponadto w 2024 r. Komisja opracowała i opublikowała 3 raporty tymczasowe:

- RAPORT TYMCZASOWY Nr PKBWK 01/T1/2024 z postępowania w sprawie zdarzenia kolejowego zaistniałego dnia 12.04.2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny w rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze nr 51, w km -0,184 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny;
- RAPORT TYMCZASOWY Nr PKBWK 02/T1/2024 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 05.10.2023 r. o godz. 7:00 na stacji Gdynia Główna, tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard - z dnia 11 września 2024 r.;
- RAPORT TYMCZASOWY Nr PKBWK 03/T1/2024 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego dnia 03.12.2023 r. o godz. 10:06 na stacji Jaszców na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze nr 1, w km 201,00 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk – z dnia 03 grudnia 2024 r.

7. Komisja informowała podmioty wymienione w art. 28k ust. 2 ustawy o prowadzonym postępowaniu i jego przebiegu, umożliwiając im przedkładanie opinii lub informacji w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów.
8. Komisja współpracowała z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, m.in. z Drážní Inspekcí – krajowym organem dochodzeniowym w Czechach, jak stanowi art. 28j ustawy.
9. Komisja na podstawie art. 28ja ustawy uczestniczyła w programie wzajemnych ocen realizowanych w ramach współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej. Przedstawiciel PKBWK uczestniczył w ocenie krajowego organu dochodzeniowego Niderlandów - jako członek zespołu oceniającego.
10. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła „Ewidencję Zdarzeń Kolejowych (EwZd)”.
11. W 2024 roku odbywały się wspólne oględziny zaistniałych zdarzeń kolejowych, wykonywane przez członków komisji kolejowych i członków Komisji m.in. w zakresie przeprowadzania pomiarów i badań, analizy dokumentacji. W trakcie badania przyczyny i okoliczności zdarzenia, członkowie Komisji uczestniczyli w posiedzeniach komisji kolejowych oraz w spotkaniach z udziałem przedstawicieli UTK. Komisja udzieliła wiele wskazówek mających doprecyzowanie

ogłędzin miejsca zdarzenia m.in. w zakresie: taboru niewykolejonego, przed i za wykolejonym taborem oraz infrastruktury.

12. Zgodnie z art. 28g ust. 2 ustawy, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego powiadamiał Komisję o trudnościach w ustalaniu przyczyn zaistniałych zdarzeń przez komisje kolejowe, zapraszając do udziału w spotkaniach organizowanych z przedstawicielami komisji kolejowych.

13. Istotnymi czynnikami mającymi wpływ na funkcjonowanie Komisji były:

- Współpraca - między organami działającymi równolegle i niezależnie z wzajemnym poszanowaniem kompetencji w związku z zaistnieniem zdarzenia kolejowego, oparta na „Porozumieniu z dnia 27 czerwca 2014 roku zawartym pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych i Prokuratorem Generalnym”. Porozumienie ma zastosowanie również do współpracy z Policją, ABW, Żandarmerią Wojskową oraz Strażą Graniczną (zgodnie z definicją organu prowadzącego postępowanie karne - w § 1 pkt 5 Porozumienia). Wszystkie zapisy odnoszące się do praw PKBWK mają zastosowanie również do komisji kolejowych.
- Porozumienie z dnia 16 grudnia 2014 roku pomiędzy Komendantem Głównym Policji oraz Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych zawarte w celu określenia zasad współpracy w zakresie wzajemnego wspierania działań podejmowanych na płaszczyźnie organizowanych i prowadzonych przez nie przedsięwzięć o charakterze szkoleniowym.
- Porozumienie zawarte w dniu 25 maja 2023 roku pomiędzy Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego a Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.
- W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia, jakości systemu badania zdarzeń oraz stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Członkowie stali Komisji uczestniczą w organizowanych przez inne podmioty szkoleniach, konferencjach, seminariach, naradach, spotkaniach, posiedzeniach plenarnych, zespołach roboczych, warsztatach, spotkaniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej oraz podmioty prowadzące postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

3. Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 r.

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

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

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

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

W okresie od 01 stycznia do 31 grudnia 2024 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 2493 zdarzeń

kolejowych wg kwalifikacji przyczyny bezpośredniej wynikającej z rozporządzenia, z czego: 3 poważne wypadki, 634 wypadków i 1856 incydentów.

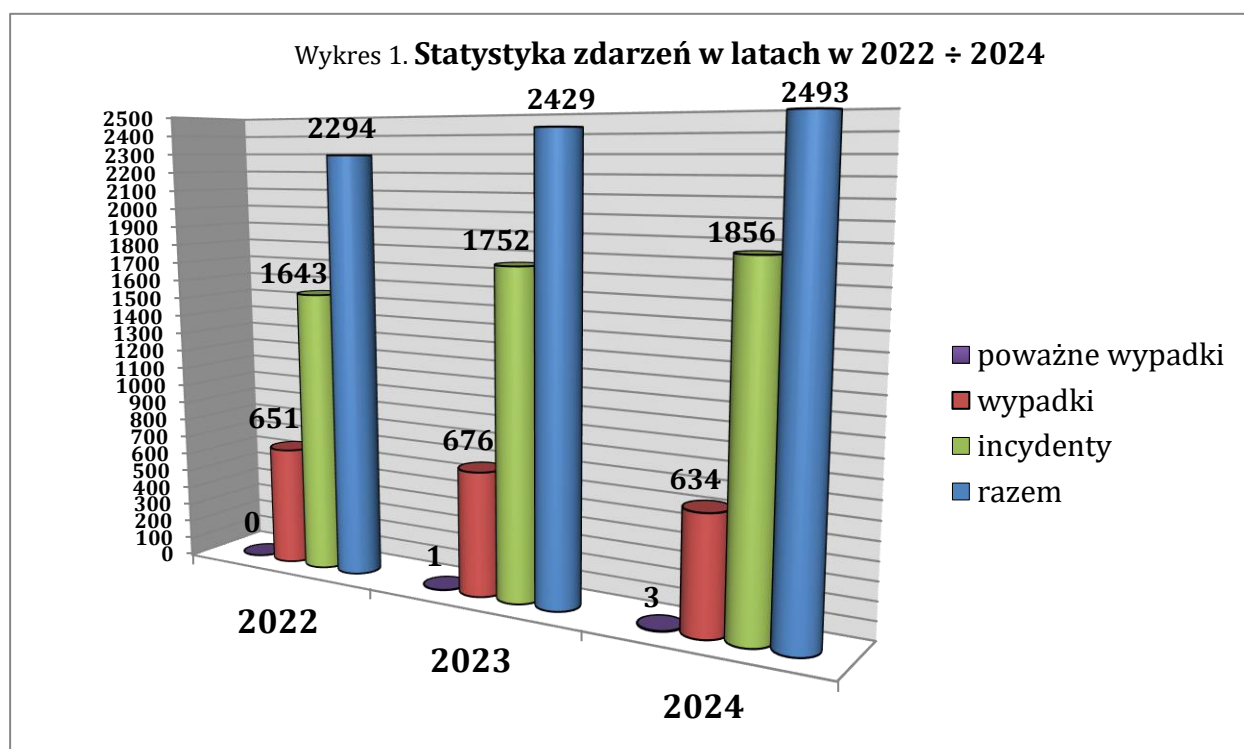
Liczbę i strukturę zdarzeń z podziałem na rodzaje przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2024 r. w stosunku do roku 2023.

Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent)	2023	2024	Zmiana 2024/2023
PW (kat. A)	1*)	3	+200%
W (kat. B)	676*)	634	-6,2%
I (kat. C)	1752	1856	+5,9%
Łączna liczba zdarzeń kolejowych	2429	2493	+2,6%

*) w opublikowanym Raporcie kończącym postępowanie w sprawie zaistniałego wypadku, zdarzenie zostało zakwalifikowane jako poważny wypadek kolejowy – w trakcie prowadzenia postępowania została wprowadzona zmiana kwalifikacji kategorii zdarzenia z kategorii B34 na kategorię A34 (zmiana zawarta w Raporcie Nr PKBWK 3/2025 – 15 kwietnia 2025r.); powyższe powoduje konieczność zmiany wielkości statystycznych w liczbie PW (kat. A) i W (kat. B).

Poniższy wykres przedstawia zestawienie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zaistniałych w latach 2022, 2023 i 2024.



W tym w 2024 r.:

- z bocznic kolejowych – łącznie do ewidencji (EwZd) prowadzonej w PKBWK, zostało zgłoszonych 169 zdarzeń kolejowych (w tym: 131 wypadków i 38 incydentów),

- z linii kolejowych wąskotorowych do ewidencji zostało zgłoszonych 15 zdarzeń kolejowych (w tym 14 wypadków i 1 incydent).

Tabela poniżej przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w zdarzeniach zaistniałych w 2024 r. w stosunku do roku 2023 (opracowane na podstawie dokumentów przekazanych przez obowiązane podmioty).

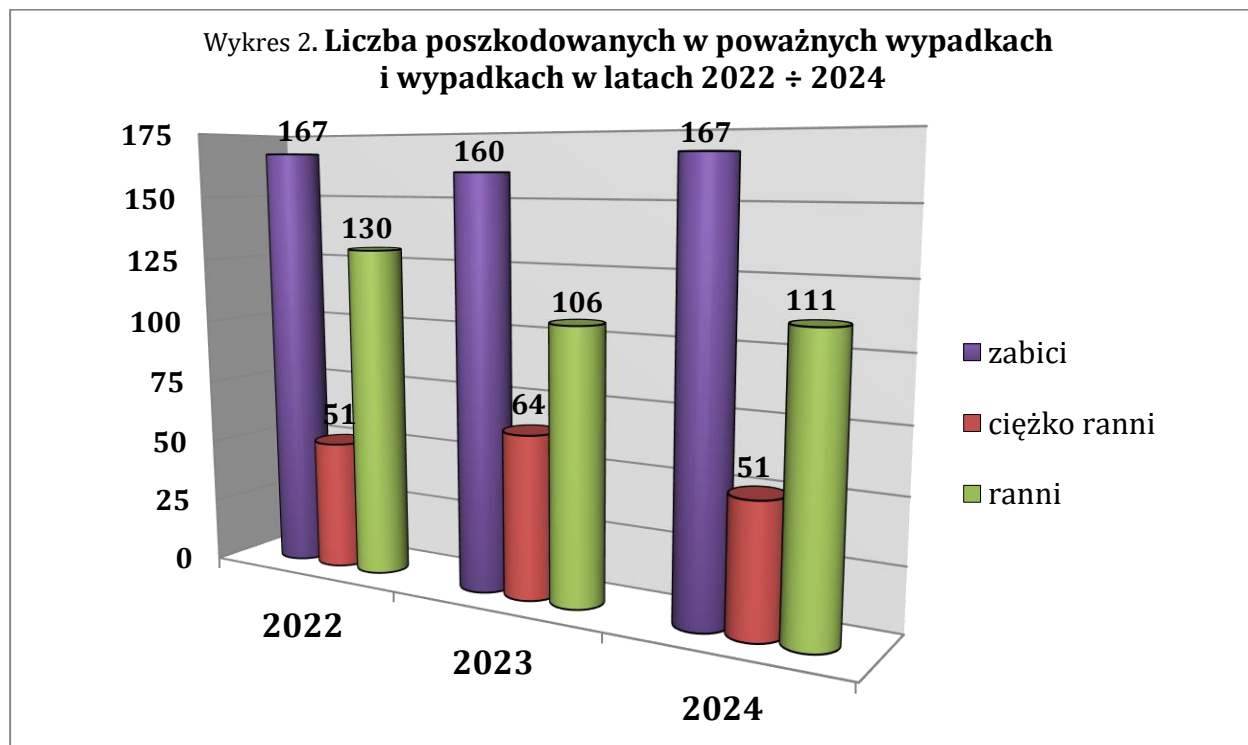
Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2024 r. w stosunku do roku 2023.

Poszkodowani*)	2023	2024	Zmiana 2024/2023
Zabici	160**)	167**)	+4,4%
Ciężko ranni	64**)	51**)	-20,3%
Ranni	106**)	111**)	+4,7%

*) Poszkodowani: zabici, ciężko ranni i ranni (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. do dnia 15 sierpnia 2025 r.), nie uwzględniono poszkodowanych zakwalifikowanych w decyzjach prokuratora, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

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

Poniższy wykres przedstawia zestawienie liczby poszkodowanych: zabitych, ciężko rannych i rannych, w zdarzeniach zaistniałych w latach 2022, 2023 i 2024, sporządzony na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.



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

Przypisanie zdarzeń zaistniałych w 2024 r. do odpowiednich rodzajów zdarzeń, dokonane przez PKBWK, przedstawiają poniższe wykresy:

a) poważne wypadki i wypadki – 637

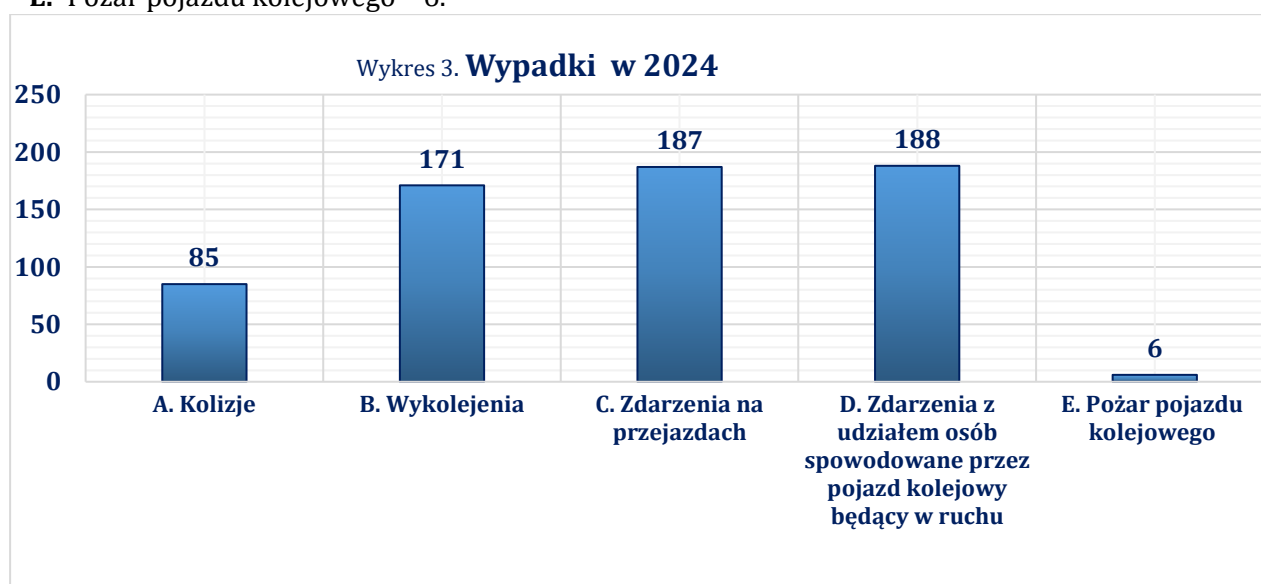
A. Kolizje – 85

B. Wykolejenia – 171

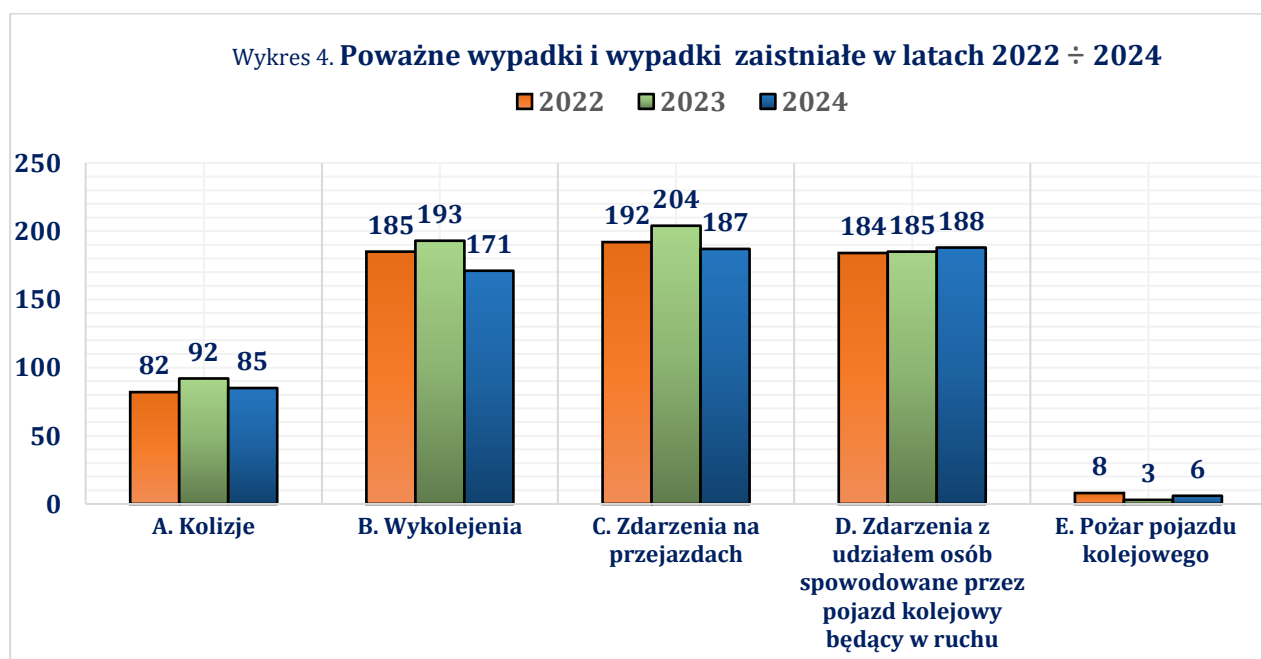
C. Zdarzenia na przejazdach – 187

D. Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – 188

E. Pożar pojazdu kolejowego – 6.



b) wykres porównawczy poważnych wypadków i wypadków zaistniałych w latach 2022 ÷ 2024



c) **incydenty -1856**

A. Zdarzenia (incydenty) związane z **eksploatacją oraz obsługą pociągu i pojazdu kolejowego** (w tym: *) incydenty kategorii: C44 – 157; C45 – 8; C46 – 1; C47 – 8).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 174

B. Zdarzenia (incydenty) z **osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego**, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska (tj. *) incydenty kategorii C65 – 63).

C. Zdarzenia (incydenty) **na przejazdach kolejowych** – niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półroгатką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. *) incydenty kategorii C66 – 53); złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu (tj. *) incydenty kategorii C64 – 645).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 698

D. Zdarzenia (incydenty) związane z **uszkodzeniem lub złym stanem technicznym pojazdu kolejowego** oraz pożarem (w tym: *) incydenty kategorii: C53 – 45; C54 – 173; C55 – 29).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 247

E. Zdarzenia (incydenty) związane **ze zdarzeniami (zakłóceniami) w infrastrukturze** (uszkodzenia, nieprawidłowe zadziałanie urządzeń, najechanie na przeszkodę oraz pożar w obiekcie lub w pobliżu toru, tj. *) incydenty kategorii: C51 – 92; C52 – 7; C57 – 4; C60 – 102; C64 – 9). Liczba incydentów ww. kategoriach: 214

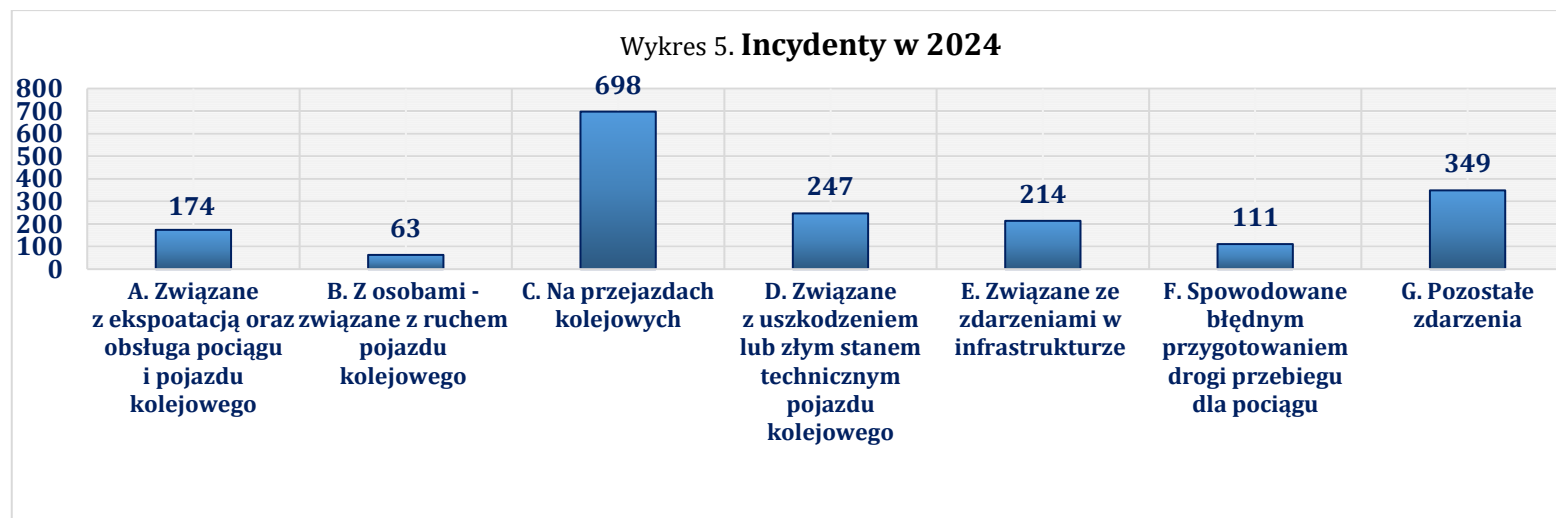
F. Zdarzenia (incydenty) spowodowane **błędym przygotowaniem drogi przebiegu dla pociągu** (wyprawieniem, uruchomieniem, przyjęciem pociągu lub pojazdu kolejowego) oraz przygotowaniem pociągu do jazdy (tj. *) incydenty kategorii: C41 – 4; C42 – 6; C43 – 71; C48 – 5; C50 – 25). Liczba incydentów ww. kategoriach: 111

G. **Pozostałe zdarzenia:**

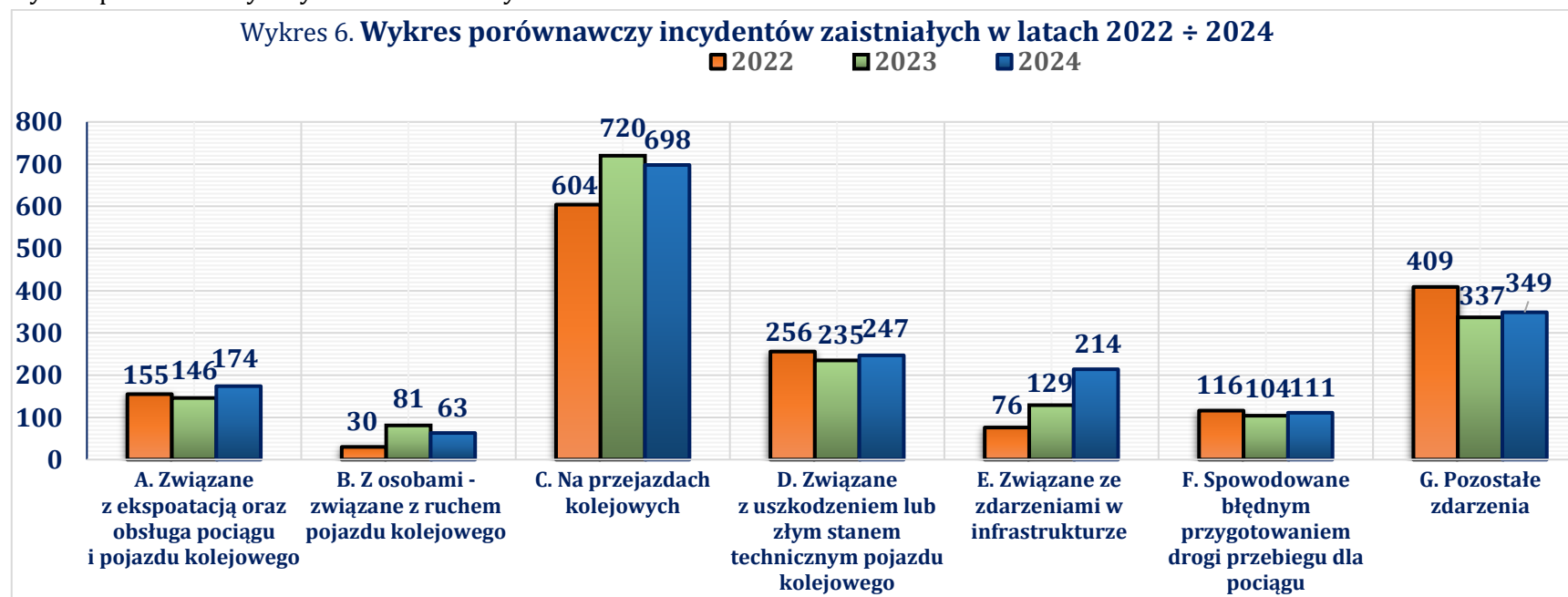
Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego, klęski żywiołowe, złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki itp. obrzucenie pociągu, kradzież ładunku z pociągu itp., rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów, oraz inne przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie (tj. *) incydenty kategorii: C59 – 3; C61-1; C62 – 20; C64 – 89; C67-1; C68 – 186; C69 – 50).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 349.

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



d) wykres porównawczy incydentów zaistniałych w latach 2022 ÷ 2024



3.3 Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2024

3.3.1 Poważny wypadek kolejowy zaistniały 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna

Skutki zdarzenia:

- w wyniku zaistniałego zdarzenia na miejscu śmierć poniósł rewizor pociągu, maszynista oraz kierownik pociągu zostali ciężko ranni, ranny pasażer pociągu, kierujący pojazdem drogowym nie doznał obrażeń; maszynista po 26 dniach pobytu w szpitalu w wyniku doznanych obrażeń zmarł
- zniszczeniu uległa naczepa samochodu ciężarowego IVECO oraz elektryczny zespół trakcyjny EN57AL-1527, pociąg uległ wykojeniu pierwszym wózkiem w kierunku jazdy na prawą stronę



Zdjęcie 1 – Skutki zdarzenia – uszkodzony ezt EN57AL-1527 (źródło: materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 2 - Skutki zdarzenia – uszkodzony ezt EN57AL-1527 (źródło: materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 3 – Skutki zdarzenia – uszkodzony samochód ciężarowy z naczepą, rozrzucony ładunek – arkusze blachy grubości 10 mm (źródło: materiał własny PKBWK)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kategorii D – poważny wypadek.

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, polegające na wjeździe samochodu ciężarowego IVECO (ciągnik siodłowy z naczepą) bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg pasażerski MOJ 87940 relacji Kołobrzeg – Poznań Główny prowadzony EZT - EN EN57AL-1527, co doprowadziło do najechania tego pociągu na naczepę samochodu ciężarowego.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 23 stycznia 2024 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności poważnego wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń w km 56,055 linii kolejowej nr 354. Zdarzenie zostało

zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10513.

W trakcie prowadzonego postępowania nie zachodziła potrzeba wydawania zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa przez Przewodniczącego Komisji.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 01/2025 (dnia 03 stycznia 2025), w którym wydała następujące zalecenia:

1. W związku z zaistniałymi wypadkami oraz znacznym ryzykiem zaistnienia kolejnych zdarzeń na przejeździe, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wspólnie z zarządcą drogi Wójtem Gminy Budzyń uzgodnią realizację jednego z poniższych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe:
 - 1) zmianę konfiguracji odcinka drogi dojazdowej do linii kolejowej, aby kąt skrzyżowania z linią kolejową był zbliżony do 90°
 - 2) przy zachowaniu obecnej kategorii przejazdu lub
 - 3) zmianę kategorii przejazdu na wyższą lub likwidację przejazdu.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. do czasu realizacji jednego z działań określonych w zaleceniu 1 z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa na przejeździe, wprowadzi stałe ograniczenia prędkości dla czoła pociągu do 20 km/h na szerokości przejazdu kolejowego kategorii D w kilometrze 56,055 linii kolejowej 354 Poznań Główny POD – Piła Główna w obu kierunkach.
3. Minister Infrastruktury przeanalizuje treść rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz. 1744 z późn. zm.)* w zakresie dotyczącym uzupełnienia szczegółowych warunków sprawdzania widoczności czoła pociągu z drogi z uwzględnieniem warunków zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi (m.in. kierujący różnymi pojazdami drogowymi. Uzasadnienie w rozdziale IV punkcie 3.4 niniejszego Raportu).
4. Przewoźnicy kolejowi eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przedpola jazdy pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić jego ciągłość nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.
5. PKP PLK S.A. zweryfikuje wyniki przeprowadzonych ocen ryzyka zaistnienia zdarzeń na przejazdach kolejowych kat. D, dla których kąt skrzyżowania jest mniejszy niż 60°, (wykonanych zgodnie z pkt 4.2, zalecenie nr 7 w Raporcie Rocznym za rok 2020 z działalności PKBWK) i podejmie stosowne działania.

3.3.2 Poważny wypadek kolejowy zaistniały dnia 03.12.2023 r. o godz. 10:06 na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk

Skutki zdarzenia:

- jedna osoba poniosła śmierć na miejscu, druga w stanie ciężkim zabrana do szpitala gdzie zmarła w wyniku doznanych obrażeń



Zdjęcie 4 - Widok z kamery czołowej SA134-019 na pracującą grupę (źródło: materiały przekazane przez POLREGIO S.A.)



Zdjęcie 5 - Widok z kamery czołowej SA134-019 na pracującą grupę tuż przed wypadkiem (źródło: materiały przekazane przez POLREGIO S.A.)

Zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – kategoria poważny wypadek.

Poważny wypadek, polegający na potrąceniu ze skutkiem śmiertelnym dwóch pracowników odśnieżających rozjazd. Podczas wjazdu pociągu ROM 22401 przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A. relacji Lublin Główny - Zamość Szopinek z toru szlakowego nr 1 Minkowice – Jaszczów na tor pierwszy stacji Jaszczów, doszło do potrącenia dwóch pracowników PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie Sekcja Eksploatacji w Lublinie. Pracownicy ci pracowali przy odśnieżaniu rozjazdu nr 1 w torze pierwszym, używając między innymi dmuchawy spalinowej.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dnia 02 lutego 2024 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności poważnego wypadku zaistniałego na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10517.

W trakcie prowadzonego postępowania nie zachodziła potrzeba wydawania zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa przez Przewodniczącego Komisji.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 03/2025 (dnia 15 kwietnia 2025 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. PKP PLK S.A. przeprowadzi ocenę ryzyka w zakresie używania dmuchaw plecakowych do prac odśnieżnych.
2. PKP PLK S.A. bezzwłocznie opracuje i przekaze podległym jednostkom organizacyjnym, wykorzystującym dmuchawy plecakowe przy robotach w torach kolejowych lub w ich pobliżu, wymagania dotyczące warunków bezpieczeństwa pracy przy użyciu tego sprzętu oraz wzmocni nadzór w zakresie ich przestrzegania.
3. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie dokona przestawienia kamery Skp (stwierdzania końca pociągu) tak, aby obejmowała miejsce sygnałowe i jednocześnie rozjazdy nr 1 i 2 w stacji Jaszczów.
4. Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem dokonają wewnętrznej kontroli poprawności rejestracji parametrów jazdy w elektronicznych rejestratorach zainstalowanych w użytkowanych pojazdach kolejowych.

3.3.3 Wypadek kolejowy zaistniały 01 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów

Skutki zdarzenia:

- w wyniku złamania osi zestawu kołowego zostały wykołejone następujące wagony nr 9, 10, 14, 15, 16 i 17 za lokomotywą
- ponadto skład pociągu uległ rozerwaniu pomiędzy czternastym a piętnastym wagonem za lokomotywą
- uszkodzone rozjazdy nr 3 i 7 z elementami rozjazdowymi i odcinkami toru w drodze jazdy pociągu



Zdjęcie 6 - Widok wagonu ze złamaną osią po wypadku (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



Zdjęcie 7 - Skutki zdarzenia - widok złamanej osi (źródło: materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 8 - Skutki zdarzenia - widok złamanej osi (źródło: materiał własny PKBWK)

Wykolejenie wagonów – kategoria wypadek.

Podczas przejazdu pociągu towarowego TME 664015 przewoźnika kolejowego POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. relacji Lubin Kghm Bsz – Głogów Wróblin z toru szlaku jednotorowego podg. Koźlice – Rudna Gwizdanów na tor 1 stacji Rudna Gwizdanów linii kolejowej nr 289, na rozjeździe nr 2, na skutek złamania osi drugiego zestawu kołowego pierwszego wózka w dziewiątym wagonie za lokomotywą, doszło do wykolejenia sześciu wagonów ładownych z towarem niebezpiecznym wg klasyfikacji RID 90UN3077 (koncentrat rudy miedzi), tj.: 9, 10, 14, 15, 16 i 17 za lokomotywą.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 16 maja 2024 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności wypadku zaistniałego na rozjeździe nr 2 linii kolejowej nr 289 stacji Rudna Gwizdanów. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10550.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wagonów Spółka POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. w celu zapobieżenia wystąpienia podobnych zdarzeń w eksploatowanych wagonach, na wniosek Komisji przesłany pismem nr PKBWK.590.3.4.2024 z dnia 03.06.2024r. podjął działania polegające na przeprowadzeniu szczegółowej analizy zakupionych od P.W. „Inter-KomTrans” Sylwester Komisarek i włączonych do eksploatacji zestawów kołowych pod kątem wykonanych czynności utrzymaniowych, a zwłaszcza badań nieniszczących, stwierdzonych uszkodzeń (usterek) i wycofania ich z eksploatacji.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 04/2025 (dnia 02 czerwca 2025 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają aktualizacji dokumentacji systemu utrzymania (DSU) w zakresie wzoru dokumentu (protokołu) z badania nieniszczącego dla umożliwienia identyfikacji obszaru objętego badaniem osi, zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Rekomendacji Prezesa UTK w sprawie badań NDT osi zestawów kołowych w wagonach towarowych z 29 grudnia 2024 r.
2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania dokumentowanych szczegółowych badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji zgodnie z Zaleceniem nr 6 zawartym w Raporcie PKBWK 02/2024.
3. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają identyfikacji, a następnie przeprowadzą udokumentowane szczegółowe badania nieniszczące wszystkich staro-użytecznych osi zestawów kołowych wprowadzonych do obrotu i/lub eksploatacji w ciągu ostatnich pięciu lat, dla których brak jest udokumentowanej historii eksploatacji i utrzymania.

3.3.4 Poważny wypadek kolejowy zaistniały 01 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice

Skutki zdarzenia:

- w wyniku zaistniałego zdarzenia śmierć na miejscu poniósł maszynista pociągu osobowego ROJ 91448
- całkowicie zniszczona kabina maszynisty, uszkodzony pierwszy człon pojazdu kolejowego ER75-001
- zniszczona naczepa marki KOEGEL ciągnika siodłowego marki DAF wraz z przewożonym ładunkiem (materiały budowlane)



Zdjęcie 9 - Widok naczepy samochodu ciężarowego na przejeździe ok. 0,5 s przed zdarzeniem (źródło: materiał przekazany przez PKP PLK S.A.)



Zdjęcie 10 – Widok uderzenia pociągu osobowego KM w naczepę samochodu ciężarowego (źródło: materiał przekazany przez PKP PLK S.A.)



Zdjęcie 11 – Skutki zdarzenia – widok zniszczonej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego ER75-001 (źródło: materiał przekazany przez KM)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kategorii B – poważny wypadek kolejowy.

Najechanie pociągu osobowego ROJ 91448 prowadzonego pojazdem kolejowym ER75-001, na tylną część naczepy samochodu ciężarowego (składającego się z ciągnika siodłowego marki DAF i naczepy marki KOEGEL) stojącego na przejeździe kategorii B. Samochód ciężarowy pozostawał na przejeździe nie mając możliwości kontynuacji jazdy z powodu „zatoru” pojazdów drogowych znajdujących się przed nim.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 03 lipca 2024 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności poważnego wypadku zaistniałego na szlaku Ożarów Mazowiecki – Ożarów na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10574.

W celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania Przewodniczący Komisji, działając na podstawie art. 281 ust. 1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. 2024. poz. 697), zalecił podjęcie działań w celu poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i ruchu drogowym w odniesieniu do przejazdu przez poszczególne podmioty, tj.:

A. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie:

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

B. Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad:

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

C. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

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

przeszkody pociąg – drużyna trakcyjna winna zatrzymać pociąg przed nią. Ograniczenie należy wprowadzić niezwłocznie do czasu zrealizowania ujętych zaleceń.

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

D. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, Urząd Miasta Ożarów Mazowiecki i zarządcy infrastruktury kolejowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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

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

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr **PKBWK 05/2025** (dnia 25 czerwca 2025 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą kolejową na podstawie zgłoszeń od przewoźników kolejowych, użytkowników przejazdów i innych zgłoszeń dotyczących organizacji ruchu drogowego - zatorów na przejazdach kolejowych, przeprowadzą wspólnie z zarządcami dróg nadzwyczajne kontrole tych przejazdów kolejowych i podejmą natychmiastowe działania mające na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na tych przejazdach.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ujmie w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu wyposażonego

w urządzenie zdalnej kontroli (UZK) dla przejazdu kolejowego w km 17,211 linii kolejowej nr 3, obowiązek użycia przez dyżurnego ruchu sygnału „Alarm” za pomocą systemu RADIOSTOP w przypadku wystąpienia usterki samoczynnego systemu przejazdowego (SSP) kat. I w trakcie zbliżania się pociągu do tego przejazdu. Powyższe obowiązuje do czasu realizacji jednego z rozwiązań ujętych w zaleceniu nr 7 niniejszego raportu.

3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wdrożenie systemów wykrywających obecność pojazdów drogowych na przejazdach pomiędzy zamkniętymi rogatekami, które będą informować prowadzących pojazdy kolejowe i dyżurnych ruchu o zagrożeniu, w tym na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3.
4. Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki będą kontynuować działania mające na celu zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r, w tym doprowadzą do wybudowania wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.
5. Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpola jazdy przed pojazdem zapewnią, że urządzenia te będą zapewniały ciągłość zapisu obrazu i dźwięku, w szczególności w sytuacjach zaistnienia zdarzeń kolejowych. Należy rozważyć przeniesienie rejestratora zapisów monitoringu w bezpieczne miejsce w pojazdach kolejowych, zapewniające ciągłość zapisu w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych.
6. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doprecyzuje w przepisach wewnętrznych sposób postępowania dyżurnego ruchu w przypadku sygnalizowania usterki SSP kat. I przez urządzenia UZK w przypadku zbliżania się pociągu do przejazdu z sygnalizowaną usterką (w szczególności Ie-119 § 18 oraz Ir-7 § 25 ust. 6, pkt 1).
7. Do czasu zrealizowania zalecenia nr 4 niniejszego Raportu, Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą dróg dojazdowych Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki (na podstawie Porozumienia z PKP S.A.) w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe rozważą zastosowanie jednego z następujących rozwiązań:
 - a) przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami równoległymi do linii kolejowej tak, aby zapewnić ciągłość drogi dojazdowej i aby na długości 30 m od urządzeń rogatkowych nie było skrzyżowań tych dróg z drogą wojewódzką z obu stron przejazdu i z każdej strony drogi wojewódzkiej lub
 - b) zastosowanie rozwiązania projektowego, o którym mowa w § 21 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz. 1744 z późn. zm.), stanowiącym: *„Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączanie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym”*.

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

3.3.5 Wypadek kolejowy zaistniały 03 listopada 2024 r. o godz. 16:30 na szlaku Spychowo – Pisz, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, w torze nr 1, w km 76,274 linii kolejowej nr 219 Olsztyn Główny – Ełk

Skutki zdarzenia:

- kierowca samochodu osobowego oraz czworo pasażerów poniosło śmierć na miejscu
- całkowitemu zniszczeniu uległ samochód osobowy (marki Volvo)
- uszkodzona lokomotywa prowadząca pociąg SU160-009 (wykolejenia nie było)



Zdjęcie 12 – Widok przejazdu kolejowego z kierunku jazdy samochodu osobowego (źródło: komisja kolejowa)



Zdjęcie 13 – Widok stanu technicznego przejazdu kolejowego z kierunku jazdy samochodu osobowego (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 14 – Skutki zdarzenia – najechanie lokomotywy na samochód (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kategorii D – wypadek kolejowy.

Najechnie przez pociąg pasażerski nr MPS 15102 prowadzony lokomotywą SU160 na pojazd drogowy (samochód osobowy marki Volvo), który wjechał na przejazd kolejowy bezpośrednio przed czoło tego pociągu, nie zatrzymując się przed znakiem B-20 „Stop”. Widoczność przejazdu kolejowego z drogi z kierunku jazdy samochodu prawidłowa. W polu trójkątów widoczności czoła pociągu z kierunku jazdy samochodu, w bezpośrednim sąsiedztwie toru, znajdują się pojedyncze drzewa i krzewy. Przed przejazdem kolejowym z obu stron drogi ustawione znaki B-20 „Stop” i namalowane linie bezwzględnej zatrzymania P-12.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 15 listopada 2024 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności wypadku zaistniałego na szlaku Spychowo – Pisz na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 76,274 linii kolejowej nr 219. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10628.

Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego tego postępowania.

Postępowanie (wg stanu na sierpień 2025 r.) jest na etapie doprecyzowania czynników przyczyniających się i zaleceń. Raport z postępowania jest w fazie końcowej opracowania.

3.3.6 Poważny wypadek kolejowy zaistniały 25 listopada 2024 r. o godz. 12:30 na szlaku Sochaczew – Bednary, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w torze nr 1, w km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice

Skutki zdarzenia:

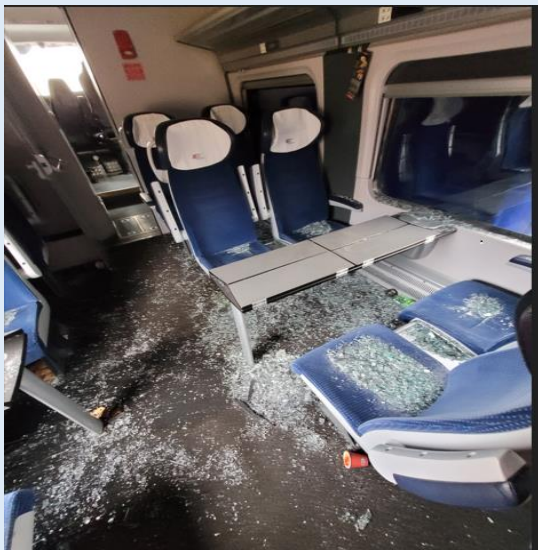
- w wyniku zaistniałego zdarzenia rannych zostało trzech pasażerów pociągu EIJ 5220
- wykolejony pierwszym wózkiem na prawą stronę w kierunku jazdy elektryczny zespół trakcyjny ED161-004, uszkodzona kabina ED161-004a w części czołowej
- samochód ciężarowy (marki MAN) odrzucony i obrócony o 180° przez jadący pociąg
- zmiażdżone wygradzenia U11, zniszczony kontener wraz z wewnętrznymi urządzeniami sygnalizacji przejazdowej, zniszczona szafa zasilania energetycznego oraz kontener z urządzeniami teletechnicznymi



Zdjęcie 15 - Skutki zdarzenia w rejonie przejazdu kolejowego (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 16 - Skutki zdarzenia w rejonie przejazdu kolejowego (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 17 – Skutki zdarzenia - wnętrze ED161-004a
(źródło: materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 18 - Skutki zdarzenia – uszkodzona kabina ED161-004a (źródło: materiały komisji kolejowej)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kategorii B – poważny wypadek kolejowy.

Najeżdżenie pojazdu kolejowego nr ED161-004 prowadzącego pociąg nr 5220 przewoźnika PKP Intercity S.A. na pojazd drogowy marki MAN, zatrzymany oraz pozostawiony przed rogatek wyjazdową napędu N3, w skrajni toru nr 1, na przejeździe kolejowo - drogowym kat. B w km 61,941 wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatekami - działający prawidłowo. Samochód ciężarowy wjeżdżając na przejazd kolejowo-drogowy kat B uszkodził drąg rogatkowy napędu N2, a następnie zatrzymał się przed zamkniętym drągiem rogatkowym napędu 3 od wewnętrznej strony przejazdu kolejowo-drogowego na torze nr 1. Kierowca samochodu ciężarowego marki MAN opuścił pojazd wykonując nerwowe ruchy, biegając w strefie przejazdu, wymachując rękoma do nadjeżdżającego pociągu IC nr 5220.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 02 grudnia 2024 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności poważnego wypadku zaistniałego na szlaku Sochaczew – Bednary na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w torze nr 1 w km 61,941 linii kolejowej nr 3. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10628.

Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego tego postępowania.

Postępowanie (wg stanu na sierpień 2025 r.) jest w fazie końcowej opracowania Raportu.

4. Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2024 r.

Wzrost ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2024 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zwiększyła się o 2,6 % w stosunku do roku 2023, z czego:

- odnotowano trzy poważne wypadki, w odniesieniu, do których Komisja prowadziła postępowania (w 2023 roku, odnotowano jeden poważny wypadek kolejowy),
- nastąpił spadek liczby wypadków o 6,2% (z 676 zaistniałych w 2023 r. do 634 w 2024 r.),
- liczba incydentów wzrosła o 5,9 % (z 1752 zaistniałych - w 2023 r. do 1856 w 2024 r.).

Bocznic kolejowe

Z analizy zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2024 r. wynika, że na bocznicach kolejowych nastąpił spadek o 6,1 % ogólnej liczby zaistniałych zdarzeń kolejowych w porównaniu do roku 2023 r.

W 2024 roku na bocznicach kolejowych zaistniało 169 zdarzeń: w tym 131 zakwalifikowanych zostało do kategorii wypadki kolejowe i 38 do kategorii incydenty kolejowe, a w 2023 r. odpowiednio ogółem zaistniało 180 zdarzeń kolejowych: w tym 146 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 34 do kategorii incydenty kolejowe.

Koleje wąskotorowe

Ponadto z linii kolejowych wąskotorowych w 2024 r. do ewidencji zostało zgłoszonych 15 zdarzeń kolejowych: 14 wypadków (kategorii B) i 1 incydent (kategorii C). W 2023 roku odpowiednio zgłoszono 8 wypadków kategorii B a incydentów nie zgłoszono.

Struktura zdarzeń w 2024 r. w stosunku do 2023 r. z podziałem na kategorie (z uwzględnieniem kwalifikacji przyczyny bezpośredniej) zawarta jest w Załączniku „C” do niniejszego raportu na str. 96.

Wypadki

Spadek liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w 16 kategoriach*) (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B), tj.: B01 – 0; B03 – 39; B07 – 0; B09 – 32; B11 – 10; B12 – 2; B16 – 3; B17 – 12; B18 – 2; B19 – 6; B21 – 116; B23 – 7; B31 – 2; B35 – 10; B39 – 0 oraz jeden w kategorii nieustalonej.

Niewielki wzrost liczby wypadków nastąpił w 11 kategoriach*), tj.: B02 – 1; B04 – 39; B08 – 19; B13 – 51; B20 – 32; B22 – 3; B24 – 5; B30 – 6; B32 – 9; B33 – 14; B34 – 175.

Największy spadek liczby wypadków nastąpił w kategoriach:

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

- B09** – spadek o 18 – zdarzeń zaistniałych z powodu uszkodzenia lub złego utrzymania budowli, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli – w 2023 r. zaistniało 50 zdarzeń, a w 2024 r. – 32 zdarzenia;
- B21** – spadek o 15 – zdarzeń zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, w 2023 r. zaistniało – 131 zdarzeń, a w 2024 r. – 116 zdarzeń;
- B17** – spadek o 12 – niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego – w 2023 r. zaistniało 24, a w 2024 r. – 12 zdarzeń;
- B35** – spadek o 8 – zdarzeń z osobami, związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) – w 2023 r. zaistniało 18, a w 2024 r. – 10 zdarzeń;
- B23** – spadek o 6 – zdarzeń spowodowanych najechaniem 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 w 2023 r. zaistniało – 13 zdarzeń, a w 2024 r. – 7 zdarzeń.

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2024 r. nastąpił wzrost liczby zgłoszonych incydentów o 5,9% - tj. o 104 (w 2023 r. zaistniało 1752 incydenty, a w 2024 r. zaistniało 1856 incydentów).

Wzrost liczby incydentów nastąpił w 16 kategoriach*) (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C), tj.: C41 – 4; C42 – 6; C44 – 157; C47 – 8; C48 – 5; C50 – 25; C51 – 92; C52 – 7; C53 – 45; C55 – 29; C57 – 4; C60 – 102; C62 – 20; C64 – 743; C67 – 1; C69 – 50).

Nieznaczný spadek liczby incydentów nastąpił w 7 kategoriach*), tj.: C43 – 71; C45 – 8; C54 – 173; C59 – 3; C65 – 63; C66 – 53; C68 – 186 oraz nie zgłoszono zdarzeń (całkowity spadek) w kategoriach: C49 – 0; C61 – 0; C63 – 0.

Największy wzrost liczby incydentów nastąpił w kategoriach:

- **C60** – z zaistniałych 60 w 2023 r. wzrost do 102 w roku 2024 (+42) – najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzenia;
- **C51** – z zaistniałych 58 w 2023 r. wzrost do 92 w roku 2024 (+34) - 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;

- **C44** – z zaistniałych 129 w 2023 r. wzrost do 157 w roku 2024 (+28) – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia;
- **C64** – z zaistniałych 721 w 2023 r. wzrost do 743 w roku 2024 (+22) – w kategorii: złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (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;
- **C69** – z zaistniałych 28 w 2023 r. wzrost do 50 w roku 2024 (+22) – w kategorii inne przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny;
- **C53** – z zaistniałych 31 w 2023 r. wzrost do 45 w roku 2024 (+14) – w kategorii 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 maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor).

Z analizy wypadków i poważnych wypadków (wg podziału na rodzaj zdarzenia) wynika, że nastąpił spadek liczby wypadków na liniach kolejowych, bocznicach kolejowych oraz liniach wąskotorowych:

- **kolizji** – z zaistniałych 92 w 2023 r. spadek do 85 zaistniałych w roku 2024; kolizje stanowią – 13,3% ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 637);
- **wykolejenia** – z zaistniałych 193 w 2023 r. spadek do 171 zaistniałych w roku 2024; wykolejenia stanowią 26,8 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 637);
- **zdarzenia na przejazdach** – z zaistniałych 204 w 2023 r. spadek do 187 zaistniałych w roku 2024 (tj. z uwzględnieniem kategorii B18, B19, B20, B21, B22, B31, B32, B33); zdarzenia na przejazdach stanowią 29,4 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 637);
- **zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** – z zaistniałych 185 w 2023 r. wzrost do 188 zaistniałych w roku 2024 (tj. kategorie B34 i B35); zdarzenia te stanowią 29,5% ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 637).

Ponadto w ewidencji zanotowano wzrost zdarzeń w kategorii **pożary** - z 3 zaistniałych w 2023 r. do 6 zaistniałych w 2024 r. (5 w kategorii B24 i jeden zakwalifikowany w kategorii B30), stanowią one ok. 1 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 637).

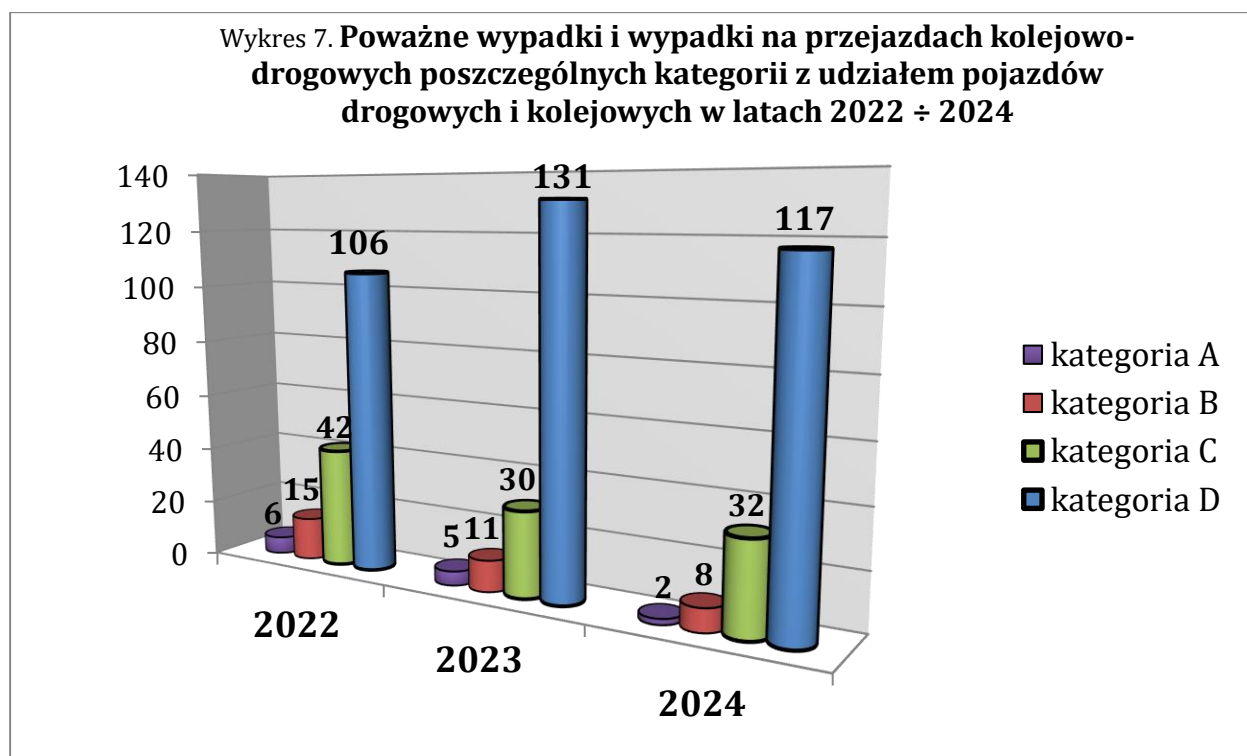
Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2024 r. w porównaniu do roku 2023 nastąpił **spadek o 18** zdarzeń z ogólnej liczby poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D, tj. o **10,2%** (w 2023 r. – zaistniało 177 wypadków, a w 2024 r. - 159) w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zanotowano **spadek** o 3 wypadki,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B **spadek** o 3 wypadki,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C **wzrost** o 2 wypadki,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D nastąpił **spadek** o 14 wypadków.

Powyższe statystyki uwzględniają również wypadki zaistniałe na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D: użytkowników bocznic kolejowych - 7 wypadków oraz na liniach kolejowych wąskotorowych - 6 wypadków.

Zestawienie porównawcze poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w latach 2022 ÷ 2024 przedstawiono na wykresie poniżej.



Podstawowymi przyczynami zdarzeń przy przekraczaniu przejazdów kolejowych są nadal w szczególności:

- niezastosowanie się do zakazu wjazdu na przejazd poza sygnalizator drogowy nadający sygnał zakaz wjazdu poprzez dwa sygnały czerwone na przemian migające,
- niezatrzymanie się w wyniku ustawionego znaku „Stop” i niezachowanie należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi,

- przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatkami,
- omijanie półrogatek,
- brak wymaganego trójkąta widoczności,
- niezachowanie szczególnych środków ostrożności przed przejazdem kolejowym przy zamkniętych rogatkach i prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej oraz brak reakcji kierowcy pojazdu drogowego na sygnał dźwiękowy „Bacność” podawany przez maszynistę pociągu,
- blokowanie przejazdu przez wjeżdżające na tory pojazdy drogowe bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych, powodując wjazd w bok pociągu na przejazdach kat. D lub na urządzenia rogatkowe na przejazdach kat. B,
- nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów drogowych,
- niewłaściwe zachowanie, gdy pojazd drogowy zostanie unieruchomiony na torach,
- brak reakcji kierującego pojazdem drogowym, na podawane przez maszynistę pociągu sygnały „Bacność”, przy przekraczaniu przejazdu kolejowego oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorem drogowym z włączoną sygnalizacją świetlną zabraniającą wjazdu pojazdów na przejazd oraz dźwiękową i wjazd bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem na prawidłowo zabezpieczonym i osygnalizowanym przejeździe kategorii C,
- wjechanie pojazdem drogowym na przejazd kolejowy, pomimo załączonego ostrzegania na sygnalizatorach drogowych - niezachowanie ostrożności przez kierowcę na przejeździe kategorii B i zatrzymanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu przed rostką zamykającą zjazd,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorami drogowymi, pomimo braku możliwości kontynuowania jazdy ze względu na korek uliczny i utknięcie na przejeździe kolejowym po zamknięciu rogiatek.

Z prowadzonej ewidencji w PKBWK wynika, że zaistniało 39 zdarzeń kolejowych, polegających na wjechaniu pojazdu drogowego na przejeździe w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w składzie pociągu, a będącego na tym przejeździe.

Główne przyczyny wypadków i incydentów na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A to:

- przedwczesne otwarcie rogiatek przejazdowych na obsługiwanym z odległości przez dróżnika przejazdowego posterunku, niewłaściwa obserwacja urządzeń monitorujących ruch na przejeździe kolejowo-drogowym przez dróżnika przejazdowego,

- najechanie pojazdu drogowego w bok przejeżdżającego pociągu na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, przy niezamkniętych przez zwrotniczego rogatkach przejazdowych, którego o przejeździe pociągu nie powiadomił dyżurny ruchu,
- niezachowanie ostrożności przez kierowcę pojazdu drogowego podczas przekraczania przejazdu.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się nadal **masowe zjawisko wjazdu** na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie zamykania się rogatek) i zamykania ich między rogatek. Z analizy *Protokołów ustaleń końcowych* (PUK) przekazanych przez komisje kolejowe wynika, że w 2024 r. zarejestrowano ponad 698 zdarzeń (incydentów) na przejazdach kolejowo-drogowych, tj. niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogateką (półrogateką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 53) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu – zamknięcie pojazdów drogowych między rogatekami (tj. incydenty z kategorii C64 – 645). W 2024 r. nastąpił wzrost incydentów kategorii C64 (z 721 w 2023 r. do 743 w 2024 r.), a w kategorii C66 zanotowano znaczny spadek (z zaistniałych 82 zdarzeń w 2023 r. do 53 w 2024 r.). Należy nadmienić, że w zaistniałych incydentach nie doszło do kolizji pojazdów drogowych z pojazdami kolejowymi.

Nadal duża liczba tego rodzaju incydentów (kategorii C64 i C66) świadczy o lekkomyślnym postępowaniu kierujących pojazdami drogowymi lub braku zachowania ostrożności podczas zbliżania się i przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, jak również braku znajomości postanowień art. 28 Kodeksu Drogowego i rozporządzeń wykonawczych do niego wydanych art. w § 98 ust. 5. *Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (t.j. Dz. U. z 2019 poz. 2310 z późn. zm.).

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

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby wypadków na przejazdach kategorii B (w 2023 r. zaistniało 11, a w 2024 r. – 8 wypadków). Niemniej jednak w 2024 roku zaistniał również poważny wypadek kolejowy, w którym zginął maszynista prowadzący pociąg. Utrzymująca się od trzech lat duża liczba incydentów w kategorii C64 (Wykres 6), jest również zjawiskiem negatywnym na przyszłość.

W 2024 roku, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zaistniało 32 wypadki, natomiast w 2023 r. zaistniało 30 wypadków, co stanowi wzrost o 6,7 % (+2).

W 2024 r. na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, nastąpił spadek o 10,7% (-14) liczby wypadków kolejowych (tj. z zaistniałych 131 w 2023 r. - spadek do 117 w 2024 r.), co należy ocenić, jako zjawisko pozytywne. Niemniej jednak zaistniał również poważny wypadek kolejowy, w którym zginął maszynista oraz rewizor pociągu. Kierowcy prowadzący pojazdy drogowe, mają znaczący wpływ na liczbę i powstawanie zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, C i D.

Łącznie na przejazdach kolejowo-drogowych (kategorii A, B, C i D) w 2024 roku, zaistniało ogółem 159 wypadków kolejowych, – co stanowi 25,0 % ogólnej liczby wypadków zaistniałych w 2024 r. (637), natomiast w 2023 r. zaistniało 177 wypadków, – co stanowi 26,1% wypadków zaistniałych w 2023 r.

W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych w 2024 r. zginęło 27 osób i 11 zostało ciężko rannych, a w 2023 r. zginęło 20 i 21 zostało ciężko rannych. Natomiast na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach z udziałem osób w 2024 r., tj. ogółem w kategoriach B18, B19, B20, B21, B22 oraz B31, B32 i B33 zanotowano: 45 osób zabitych i 17 ciężko rannych, a w 2023 r. zanotowano: 39 osoby zabite i 24 ciężko ranne.

Pomimo znaczącego spadku liczby wypadków w kategoriach B18, B19, B20, B21, B22, B31, B32, B33 (z zaistniałych 204 w 2023 r. spadek do 187 w 2024 r.) na przejazdach kolejowo-drogowych w (kategoriach A, B, C i D), liczba zabitych znacznie wzrosła w 2024 r., natomiast ciężko rannych zmniejszyła się w 2024 r. w odniesieniu do roku 2023.

Poprawie bezpieczeństwa służy wdrożenie i doskonalenie dodatkowego oznakowania zastosowanego przez zarządcę PKP PLK S.A. przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn, **naklejkami z indywidualnym numerem identyfikacyjnym i numerem telefonu alarmowego wdrożonym przez zarządców infrastruktury kolejowej** – projekt tzw. „Żółta Naklejka”. Dodatkowe oznakowanie umożliwi szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia ze służbami ratowniczymi. Baza danych z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112.

W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii), zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu z żółtej naklejki.

Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia. Skuteczność wdrożenia tego projektu jest uzależniona od przekazania informacji o „Żółtej naklejce”, jak największej liczbie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych.

Ponadto PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK SA) od 2019 r. uczestniczy w pilotażowym projekcie realizowanym przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) – jednostkę Głównego Inspektora Transportu Drogowego, powołaną w celu centralizacji i automatyzacji nadzoru nad ruchem drogowym. W ramach projektu wdrażany jest system automatycznego monitorowania i rejestracji wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Jego głównym celem jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

System obejmuje instalację urządzeń rejestrujących przejazdy pojazdów przez przejazdy kolejowe w momencie nadawania czerwonego sygnału świetlnego.

Działający na wybranych przejazdach kolejowo-drogowych system RedLight, zarejestrował w 2024 r. naruszenia przepisów ruchu drogowego, co skutkowało nałożeniem na kierujących kar finansowych w postaci mandatów.

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

Od 1 czerwca 2018 r. do 31 grudnia 2024 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 42 057 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych i terenach kolejowych.

W roku 2024 odnotowano łącznie 8 560 przypadków potencjalnych zagrożeń. Dzięki połączeniu alarmowemu z numerem 112 podjęto następujące działania:

- w 764 przypadkach wprowadzono ograniczenie prędkości jazdy pociągów w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych,
- w 402 przypadkach wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej i wezwano pomoc.

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

Ponadto w celu uniknięcia zdarzeń kolejowych w 2024 roku odnotowano użycie sygnału „Alarm” nadanego drogą radiową w systemie Radio-stop.

Łącznie w 2024 roku w PKP PLK S.A. odnotowano 1033 przypadków użycia sygnału „Alarm”, z czego:

- 806 to przypadki nadane spoza systemu kolei, niezasadne;
- 227 to przypadki nadane w systemie kolejowym, w tym:
 - 63 to przypadki zasadne – zapobiegające zdarzeniom kolejowym,
 - 164 to przypadki niezasadne – nadane przez maszynistę, dyżurnego ruchu.

W odniesieniu do roku 2023 liczba przypadków użycia sygnału „Alarm” w 2024 r. wzrosła o 20,7% (z 856 do 1033 przypadków), a liczba uzasadnionych przypadków użycia w systemie kolejowym (zapobiegających zdarzeniom kolejowym) zmniejszyła się o 10,0% (spadek z 70 w 2023 r. do 63

przypadków w 2024 r.). Liczba przypadków niezasadnego nadania sygnału „Alarm” w systemie kolejowym wzrosła ze 110 odnotowanych w 2023 r. do 164 w 2024 r. (tj. wzrost o 49,1%).

Na ogólną liczbę 1033 przypadków użycia sygnału „Alarm”, niezasadne użycie z poza systemu kolei stanowiło 78,0% (tj. 806 przypadków).

Poszkodowani w zdarzeniach

W 2024 r. w porównaniu do roku 2023 liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych wzrosła o 4,4 %, natomiast liczba ciężko rannych spadła o 20,3 % (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. Nieznacznie wzrosła liczba rannych ze 106 w 2023 r. do 111 w 2024 r.

Tabela 3. Poszkodowani w zdarzeniach zaistniałych w 2024 r.

Kategoria poszkodowanych w zdarzeniach zaistniałych w 2024 r.	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie	-	1	26
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	6	2	11
c) użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia	42	16	46
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	119	31	26
e) inni	-	1	2
Ogółem	167	51	111

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

5.1 Zalecenia wydane w 2024 r. i opublikowane we wrześniu 2024 r. w Raporcie Rocznym za rok 2023

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2024 r. nw. zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa.

Z „*Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 roku*” przekazanej Komisji wynika, że Prezes UTK pismem UTK o sygn.: DPN-WDZK.24.2024.2.KG z dnia 22 października 2024 r. – na podstawie art. 28l ust. 8b ustawy o transporcie kolejowym w 2024 r. – przekazał je do realizacji podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei. Ponadto Prezes UTK, sprawujący nadzór nad realizacją zaleceń, dokonał analizy planowanego sposobu postępowania i udzielonych informacji przez te podmioty, m.in.: o etapie i sposobie realizacji tych zaleceń.

Zalecenia Komisji przekazane podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK zawiera poniższe zestawienie w tabeli pt. „Zalecenia wydane w 2024 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2023”.

Zalecenia wydane w 2024 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2023	
Zalecenia wydane przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2023 i zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.24.2024.2.KG z dnia 22 października 2024 r.
1. Minister Infrastruktury wprowadzi zmianę w przepisach krajowych (§ 21 rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji) przywracającą dwuosobową obsadę trakcyjną dla pociągów jadących z prędkością powyżej 130 km/h w przypadku, jeśli linia kolejowa lub pojazd kolejowy nie jest wyposażony w urządzenia ETCS.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona analizy zdarzeń zatrzymania się pojazdu między rogatkami, zaistniałych w 2023 r. na przejazdach kolejowych kategorii B. W przypadku, jeśli liczba zdarzeń na danym przejeździe kolejowym przekracza 5 na rok, należy podjąć działania mające na celu ograniczenie ryzyka zaistnienia zdarzeń, a w szczególności: a) szczegółowo przeanalizuje przyczyny pozostawiania pojazdów w strefie przejazdu podczas przejazdu pociągu, b) wspólnie z zarządcami dróg (oraz innymi zainteresowanymi podmiotami) wypracuje środki ograniczenia ryzyka zdarzeń, dla skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w jednym poziomie poprzez zmianę organizacji ruchu drogowego, wprowadzenie dodatkowych obostrzeń ruchu pojazdów drogowych, ograniczenie prędkości dla pociągów, c) eliminację rogatek zjazdowych – zgodnie z zaleceniem PKBWK zawartym w Raporcie Rocznym za rok 2018, d) wprowadzenia zasady włączania i wyłączania latarek na drogach rogatkowych, będących w stanie otwartym (pionowym) równocześnie z nadawanym sygnałem zakazu na sygnalizatorach drogowych.	Raport roczny za 2023_1 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona analizy zdarzeń zatrzymania się pojazdu między rogatkami, zaistniałych w 2023 r. na przejazdach kolejowych kategorii B. W przypadku, jeśli liczba zdarzeń na danym przejeździe kolejowym przekracza 5 na rok, należy podjąć działania mające na celu ograniczenie ryzyka zaistnienia zdarzeń, a w szczególności: a) szczegółowo przeanalizuje przyczyny pozostawiania pojazdów w strefie przejazdu podczas przejazdu pociągu, b) wspólnie z zarządcami dróg (oraz innymi zainteresowanymi podmiotami) wypracuje środki ograniczenia ryzyka zdarzeń, dla skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w jednym poziomie poprzez zmianę organizacji ruchu drogowego, wprowadzenie dodatkowych obostrzeń ruchu pojazdów drogowych, ograniczenie prędkości dla pociągów, c) eliminację rogatek zjazdowych – zgodnie z zaleceniem PKBWK zawartym w Raporcie Rocznym za rok 2018, d) wprowadzenia zasady włączania i wyłączania latarek na drogach rogatkowych, będących w stanie otwartym (pionowym) równocześnie z nadawanym sygnałem zakazu na sygnalizatorach drogowych.
3. Przewoźnicy kolejowi, u których w 2023 r. zaistniały zdarzenia kolejowe kategorii B04 i C44, w ramach posiadanych systemów zarządzania	Raport roczny za 2023_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu

bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych podejmą działania zapobiegawcze występowaniu SPAD (<i>Signal Passed At Danger – minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie</i>), w tym ujmą w tematyce szkoleń okresowych dla maszynistów sposoby radzenia sobie ze stresem, obciążeniem psychicznym, brakiem koncentracji czy zmęczeniem, jako czynnikami mającymi podstawowy wpływ na zaistnienie tej kategorii zdarzeń.	bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, u których w 2023 r. zaistniały zdarzenia kolejowe kategorii B04 i C44, w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych podejmą działania zapobiegawcze występowaniu SPAD (<i>Signal Passed At Danger – minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie</i>), w tym ujmą w tematyce szkoleń okresowych dla maszynistów sposoby radzenia sobie ze stresem, obciążeniem psychicznym, brakiem koncentracji czy zmęczeniem, jako czynnikami mającymi podstawowy wpływ na zaistnienie tej kategorii zdarzeń.
4. Przewoźnicy kolejowi ujmą w programach szkoleń okresowych dla maszynistów, w tym szkoleń na symulatorach zasady postępowania w sytuacjach nieuniknionego zderzenia z innym pojazdem kolejowym i/lub drogowym, w tym w szczególności reakcję pracowników drużyn trakcyjnych oraz konieczność natychmiastowego opuszczenia kabiny pojazdu trakcyjnego przez nich (w bezpieczniejsze miejsce).	Raport roczny za 2023_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa ujmą w programach szkoleń okresowych dla maszynistów, w tym szkoleń na symulatorach zasady postępowania w sytuacjach nieuniknionego zderzenia z innym pojazdem kolejowym i/lub drogowym, w tym w szczególności reakcję pracowników drużyn trakcyjnych oraz konieczność natychmiastowego opuszczenia kabiny pojazdu trakcyjnego przez nich (w bezpieczniejsze miejsce).
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. opracuje wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe o dużym natężeniu ruchu, uwzględniając w szczególności: prędkość na danej linii, iloczyn ruchu oraz pozostałe warunki związane z lokalizacją przejazdu.	Raport roczny za 2023_4 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. opracuje wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe o dużym natężeniu ruchu, uwzględniając w szczególności: prędkość na danej linii, iloczyn ruchu oraz pozostałe warunki związane z lokalizacją przejazdu.
6. PKP PLK S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury, podejmą działania w zakresie wykrywania przeszkód w obrębie przejazdu kolejowego i na przejeździe kolejowym przez inteligentne systemy detekcji umożliwiających: powiadamianie zainteresowanych pracowników zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego o zagrożeniu w przypadku wykrycia przeszkód, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego, rejestrowanie zachowań kierowców i przestrzegania przepisów ruchu drogowego.	Raport roczny za 2023_5 PKP PLK S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, podejmą działania w zakresie wykrywania przeszkód w obrębie przejazdu kolejowego i na przejeździe kolejowym przez inteligentne systemy detekcji umożliwiających: powiadamianie zainteresowanych pracowników zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego o zagrożeniu w przypadku wykrycia przeszkód, ostrzeganie

	kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego, rejestrowanie zachowań kierowców i przestrzegania przepisów ruchu drogowego.
7. Minister Infrastruktury określi, w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe oraz maksymalną granicę iloczynu ruchu dla przejazdów kolejowych kategorii B wymuszającą budowę skrzyżowania wielopoziomowego	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
8. Zarządcy infrastruktury kolejowej wraz z organami samorządu terytorialnego i zarządcami dróg wdrożą postępowanie polegające na tym, że przed przystąpieniem do rewitalizacji i modernizacji linii kolejowej w celu zmniejszenia liczby przejazdów kolejowych, a zarazem zmniejszenia liczby tarcz ostrzegawczych przejazdowych (Top) na tej linii, dokonają analizy ciągów komunikacyjnych (dróg), tak by zostały one skierowane w jeden przejazd kolejowy, zachowując odległości 3 km pomiędzy nimi, a w miejsce likwidowanych przejazdów ewentualnie utworzyć ciąg pieszy, jako przejście kat. E.	Raport roczny za 2023_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wraz z organami samorządu terytorialnego i zarządcami dróg wdrożą postępowanie polegające na tym, że przed przystąpieniem do rewitalizacji i modernizacji linii kolejowej w celu zmniejszenia liczby przejazdów kolejowych, a zarazem zmniejszenia liczby tarcz ostrzegawczych przejazdowych (Top) na tej linii, dokonają analizy ciągów komunikacyjnych (dróg), tak by zostały one skierowane w jeden przejazd kolejowy, zachowując odległości 3 km pomiędzy nimi, a w miejsce likwidowanych przejazdów ewentualnie utworzyć ciąg pieszy, jako przejście kat. E.

5.2 Zalecenia wydane w 2025 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2024

Na podstawie art. 281 ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Komisja wydaje następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

1. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem oraz podmioty prowadzące proces szkolenia kandydatów na maszynistów podejmą stosowne działania celem zmniejszenia liczby wypadków kategorii B04 i incydentów kategorii C44, tj. zdarzeń *„Niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”*.

W 2024 r. odnotowano w ewidencji wzrost zdarzeń typu SPAD (Signal Passed at Danger – pominięcie sygnału „Stój”) - incydentów kategorii C44 (w 2023 r. zaistniało - 129 incydentów, a w 2024 r. - zaistniało 157 incydentów) oraz wypadków kategorii B04 (w 2023 r. zaistniało – 36 wypadków, a w 2024 r. zaistniało – 39 wypadków).

W ostatnich trzech latach liczba zaistniałych zdarzeń typu SPAD wykazuje tendencję wzrostową. W zakres podejmowanych zadań mogą wchodzić m.in.: wzmocnienie nadzoru instruktorskiego, praktyczne ćwiczenia sytuacji związanych z zatrzymaniem pociągu w miejscu wskazanym wskaźnikiem W4 lub przed sygnałem S1, dodatkowe elementy szkolenia i oceny kandydatów na maszynistów w zakresie prawidłowej obserwacji wskaźników oraz nadawanych sygnałów, okresowe analizy zdarzeń podczas szkoleń praktycznych, właściwy dobór maszynistów do prowadzenia praktycznej nauki jazdy itd. Podejmowanie stosownych działań ma na celu niedopuszczenie do eskalacji zjawiska (liczby incydentów), które w konsekwencji może powodować wzrost liczby wypadków. Jest to kontynuacja tematyki zawartej w Zaleceniu nr 1 z Raportu rocznego za rok 2017.

2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) oraz certyfikowane podmioty w funkcji utrzymania (dostawcy usług utrzymaniowych) – w ramach Systemów Zarządzania Utrzymaniem – wdrożą rekomendacje Prezesa UTK z 29 grudnia 2024 r. w zakresie badań nieniszczących - NDT (*non-destructive testing*) osi zestawów kołowych w wagonach towarowych, w tym dla osi zestawów kołowych w wieku powyżej 40 lat.

Powyższe zalecenie jest kontynuacją tematyki zawartej w Zaleceniu nr 7 Raportu nr PKBWK 02/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 7 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki. Zalecenie to jest wynikiem prac Zespołu powołanego przez Prezesa UTK w celu określenia dodatkowych badań osi zestawów kołowych eksploatowanych powyżej 40 lat w wagonach towarowych.

3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego przyspieszą wdrażanie, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitorowania stref niebezpiecznych na przejazdach kolejowych i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu drogowego na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Powyższe zalecenie jest kontynuacją tematyki zawartej w Raporcie PKBWK 02/2021. Przejazdy kolejowo-drogowe to obszar o podwyższonym ryzyku występowania sytuacji zagrażających bezpieczeństwu zarówno uczestników ruchu kolejowego, jak i drogowego. Powyższe wynika również z konieczności zmniejszenia liczby nieprawidłowości i zdarzeń popełnianych przez prowadzących pojazdy drogowe.

4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach zaplanowanych kontroli stanowisk pracy na posterunkach ruchu oraz dróżników przejazdowych, dokonają sprawdzenia pod kątem dostępności prawidłowej ciągłej obserwacji pojazdów kolejowych i szlaków tak, aby pozostawało to w zakresie określonym przepisami oraz zgodnie z regulaminem technicznym posterunku. W przypadku nieprawidłowości podejmą stosowne działania.

Z analizy zaistniałych zdarzeń wynika, że należy sprawdzić zapisy w Regulaminach Technicznych posterunków nakładające obowiązki na obsługę z realną możliwością ich realizacji przez obsługę tych posterunków. Niewłaściwa ergonomia stanowiska pracy dla osób obsługujących przejazd kolejowy, może uniemożliwiać prawidłową obserwację pociągów i prowadzonych jazd manewrowych.

5. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.), tj. kolizji i wykolejenia kat. B13 oraz incydentów kat. C60 spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych.

Z prowadzonej ewidencji zdarzeń wynika znaczny wzrost liczby zdarzeń w kategorii B13, tj. – w 2024 r. zaistniało 51, a w 2023 r. – 34 zdarzenia - spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową itp.) oraz incydentów kategorii C60, tj. – w 2024 r. zaistniało 102, a w 2023 r. – 60 zdarzeń - spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową) bez wykolejenia lub uszkodzonych.

6. 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 wyłączanej z eksploatacji.

Zalecenie to jest powtórzeniem Zalecenia nr 4 z Raportu rocznego za rok 2019.

Celem zalecenia jest podjęcie dalszych działań minimalizujących liczbę zdarzeń związanych z wykonywaniem robót inwestycyjnych lub modernizacyjnych oraz naprawy i utrzymanie infrastruktury, zakwalifikowanych do różnych kategorii zdarzeń.

6. Realizacja zaleceń wydanych w 2024 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 29 kwietnia 2025 r. od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK”, informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2024 r.

W 2024 roku, PKBWK przekazała Prezesowi UTK, 6 raportów z zakończonych postępowań w 2024 r. w sprawie zaistniałych zdarzeń kolejowych w 2022 i 2023 roku oraz Raport Roczny za rok 2023 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wraz z zaleceniami:

- 1) RAPORT Nr PKBWK 01/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny;
- 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 7 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki;
- 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska;
- 4) RAPORT Nr PKBWK 04/2024 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego 08 maja 2023 r. o godz. 7:26 na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie;
- 5) RAPORT Nr PKBWK 05/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 12 kwietnia 2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny;
- 6) RAPORT Nr PKBWK 06/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 24 sierpnia 2023 r. o godz. 12:05 na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice;
- 7) Raport Roczny za Rok 2023 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

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

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

Zalecenia wynikające z powyższych raportów zostały przekazane przez Prezesa UTK podmiotom wraz z kartami bezpieczeństwa, które w sposób syntetyczny przedstawiają przebieg zdarzenia, opis czynników przyczynowych oraz adresatów i treść zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.

Zalecenia wydane przez PKBWK w 2024 r., Prezes UTK przekazywał do realizacji podmiotom sukcesywnie. Każdorazowo, wszelkie materiały i informacje dotyczące przekazywanych zaleceń z danego raportu umieszczane były na stronie internetowej UTK.

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

6.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń

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

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

W 2024 roku Komisja opublikowała 43 zalecenia - w 6 ww. raportach oraz w Raporcie Rocznym za rok 2023.

Komisja skierowała 40 zaleceń do Prezesa UTK, z których 38 dotyczyło podmiotów rynku kolejowego nad którymi ustawowy nadzór sprawuje Prezes UTK oraz dwa adresowane bezpośrednio do Prezesa UTK. Dwa zalecenia adresowane bezpośrednio do Prezesa UTK zostały przyjęte przez Organ do realizacji, natomiast pozostałe 38 po naniesieniu zmian zostały przekazane do podmiotów rynku kolejowego. Ponadto w raportach opracowane zostały dwa zalecenia skierowane do organu centralnego (Ministra Infrastruktury), a także jedno zalecenie do zarządcy drogi powiatowej.

Natomiast Prezes UTK skierował 38 zaleceń do realizacji, tj. autoryzowanym zarządom infrastruktury, certyfikowanym przewoźnikom kolejowym, użytkownikom bocznic kolejowych, zarządom kolei wąskotorowych, zarządom sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych

(prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa) oraz dysponentom pojazdów specjalnych.

W oparciu o przekazane informacje podmiotów rynku, UTK dokonał analizy i oceny sposobu postępowania wobec wydanych zaleceń PKBWK.

W 2024 roku zalecenia PKBWK zostały przekazane łącznie 1175 adresatom. Przez adresata rozumiany jest każdy podmiot, któremu przekazano zalecenia z danego raportu. Adresaci stanowią liczbę podmiotów, którym przekazano zalecenia ze wszystkich 7 raportów wydanych w 2024 roku. Odpowiedzi dotyczące realizacji zaleceń przekazało 1060 adresatów, co stanowi 90,2%, 6,0% nie udzieliło odpowiedzi, zaś 45 adresatów (3,8%) zaprzestało działalności w okresie sprawozdawczym.

Poniżej przedstawiono analizę danych dotyczących sposobu realizacji zaleceń PKBWK przez podmioty, do których zostały skierowane oraz ocenę Prezesa UTK otrzymanych odpowiedzi.

„Ocena pozytywna” wskazuje, że przyjęto zaproponowany sposób wdrażania zaleceń, uznając, że zadeklarowane działania zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji rekomendacji PKBWK. Pozytywnie oceniono 89% wszystkich udzielonych odpowiedzi. W przypadkach określonych, jako **„odpowiedź niekompletna”** stwierdzono, że przekazane informacje są niepełne bądź nie przedstawiono uzasadnienia. Natomiast wobec podmiotów, które nie przekazały informacji o realizacji zaleceń („brak odpowiedzi”) podejmowane są czynności administracyjne m.in. wezwania do udzielenia informacji, pisemne ostrzeżenia, a w przypadkach rażących zaniedbań mogą zostać wszczęte postępowania w sprawie cofnięcia dokumentów uprawniających do prowadzenia działalności.

Ponadto przedstawiony uśredniony etap realizacji zaleceń (w poniższej analizie, jako **średni procent realizacji**) został wyznaczony w oparciu o przekazane dane, które wpłynęły do Prezesa UTK w okresie sprawozdawczym. W przypadkach, gdy przedstawiony przez podmiot harmonogram realizacji działań nie budził wątpliwości, brak 100% realizacji zalecenia nie wpływał negatywnie na ocenę przedstawionych działań.

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

Ad. 1) RAPORT Nr PKBWK 01/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.6.2024.2.MF z dnia 23 lutego 2024 r.
1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w ramach szkoleń okresowych i dodatkowych oraz kursów dla dyżurnych ruchu, zwróci szczególną uwagę na przepisowe stosowanie treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.	PKBWK 01/2024_1 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w ramach szkoleń okresowych i dodatkowych oraz kursów dla dyżurnych ruchu, zwróci szczególną uwagę na przepisowe stosowanie treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. obejmie szczególnym nadzorem pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego (dyżurnych ruchu, nastawniczych) o stażu pracy poniżej dwóch lat.	PKBWK 01/2024_2 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. obejmie szczególnym nadzorem pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego (dyżurnych ruchu, nastawniczych) o stażu pracy poniżej dwóch lat.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wzmocni działania w zakresie okresowych odsłuchów zarejestrowanych rozmów prowadzonych z posterunków ruchu, zwłaszcza w czasie obowiązujących obostrzeń (telefoniczne zapowiadanie, wydawanie poleceń i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu).	PKBWK 01/2024_3 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wzmocni działania w zakresie okresowych odsłuchów zarejestrowanych rozmów prowadzonych z posterunków ruchu, zwłaszcza w czasie obowiązujących obostrzeń (telefoniczne zapowiadanie, wydawanie poleceń i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu).
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wprowadzi stały nadzór nad poprawnością stosowania treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.	PKBWK 01/2023_4 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wprowadzi stały nadzór nad poprawnością stosowania treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.

5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona na zarządzanej sieci kolejowej, sprawdzenia obecności „Wskaźników kanału radiowego” W 28 w miejscach zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej.	PKBWK 01/2024_5 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona na zarządzanej sieci kolejowej, sprawdzenia obecności „Wskaźników kanału radiowego” W 28 w miejscach zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej.
6. Dla zapewnienia dobrej widoczności zwrotnego refleksu z tarcz sygnałów Pc 5 (dzienny) na łukach, przewoźnicy kolejowi wdrożą obowiązek stosowania tarcz sygnałów Pc 5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”, zgodnych z wymaganiami technicznymi ujętymi w części II Instrukcji Ie-102 „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych” na pociągach towarowych kursujących na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKBWK 01/2024_6 Dla zapewnienia dobrej widoczności zwrotnego refleksu z tarcz sygnałów Pc 5 (dzienny) na łukach, przewoźnicy kolejowi wdrożą obowiązek stosowania tarcz sygnałów Pc 5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”, zgodnych z wymaganiami technicznymi ujętymi w części II Instrukcji Ie-102 „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych” na pociągach towarowych kursujących na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
7. Przewoźnik kolejowy CTL Logistics Sp. z o.o. zapewni nadzór nad prawidłowością ustawienia rzeczywistych czasów w rejestratorach pojazdów trakcyjnych.	PKBWK 01/2024_7 Przewoźnik kolejowy CTL Logistics Sp. z o.o. zapewni nadzór nad prawidłowością ustawienia rzeczywistych czasów w rejestratorach pojazdów trakcyjnych.
8. Zarządcy infrastruktury wyegzekwują od wykonawców robót, wyeliminowanie widoczności źródeł światła oświetlających teren budowy w rejonie czynnych torów kolejowych, powodujących oślepienie kierujących pojazdami kolejowymi.	PKBWK 01/2024_8 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wyegzekwują od wykonawców robót, wyeliminowanie widoczności źródeł światła oświetlających teren budowy w rejonie czynnych torów kolejowych, powodujących oślepienie kierujących pojazdami kolejowymi
Zalecenia nr 1÷8 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 4. Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

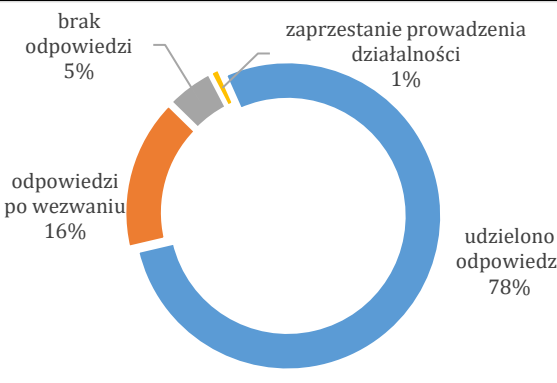
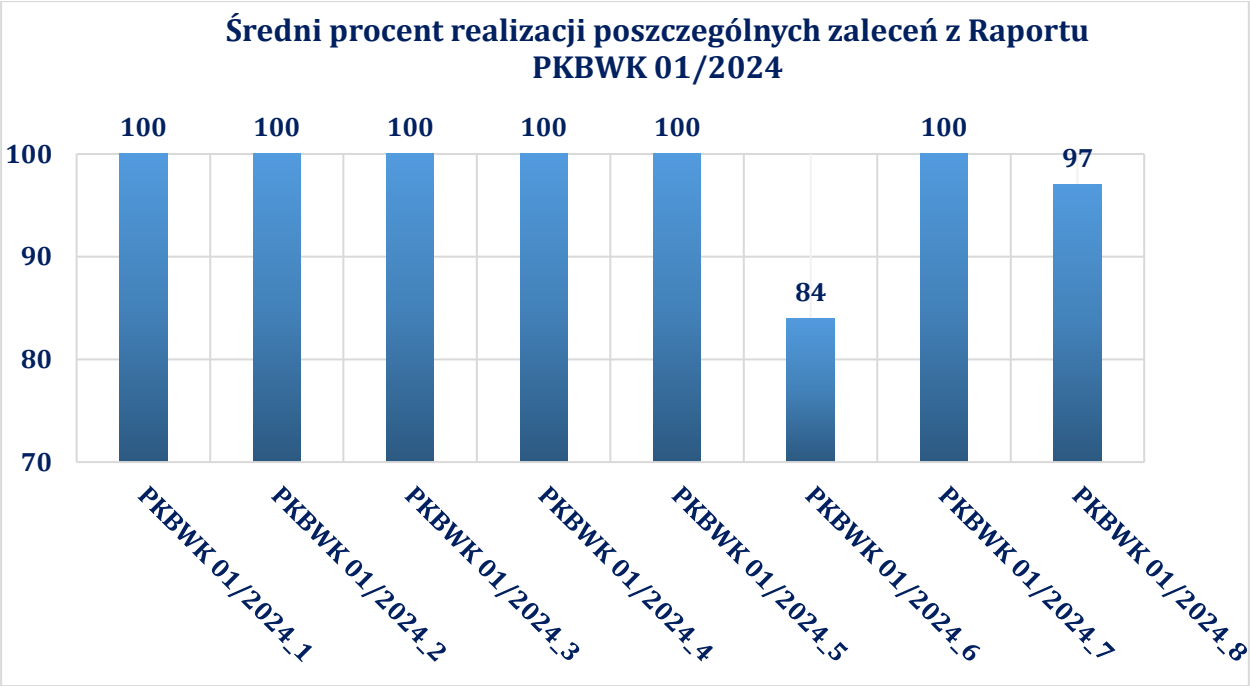
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2024		
Liczba adresatów zaleceń	147	
Odpowiedzi udzielone w terminie	115	
Brak odpowiedzi w terminie	31	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	31	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	23	
Brak odpowiedzi na wezwanie	8	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	1	

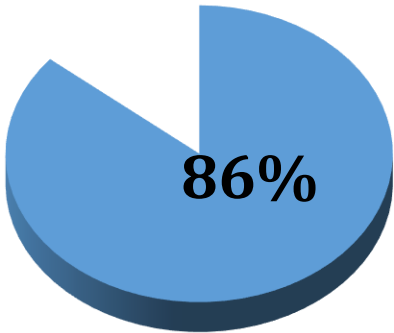
Tabela 5. Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2024								
Zalecenia	PKBWK 01 /2024_1	PKBWK 01 /2024_2	PKBWK 01 /2024_3	PKBWK 01 /2024_4	PKBWK 01 /2024_5	PKBWK 01 /2024_6	PKBWK 01 /2024_7	PKBWK 01 /2024_8
Ocena pozytywna	1	1	1	1	1	112	1	18
Odpowiedź niekompletna	0	0	0	0	0	9	0	6
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	100	100	100	84	100	97

Wykres 8. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 01/2024 (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 9. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2024 (wg informacji od Prezesa UTK)



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

Tabela 6. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 01/2024 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2025 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 01/2024 (wyd. w 2024 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	¹⁾ PKP PLK S.A.	2024-12-31	100 (%) – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK	2024-12-31	100 (%) – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 3	PKP PLK	2024-12-31	100 (%) – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 4	PKP PLK	2024-12-31	100 (%) – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 5	PKP PLK	2025-01-15	100 (%) – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 6	³⁾ PKpt	 2024-12-31	84 (%) – w trakcie realizacji przez – PKpt) ^{*)}
Zalecenie 7	²⁾ CTL Logistics Sp. z o.o.	2024-01-02	100 (%) – zrealizowane przez – CTL)
Zalecenie 8	⁴⁾ ZI	 2025-01-23	97 (%) - zrealizowane przez – ZI) ^{*)} w tym: 100 (%) – zrealizowane przez PKP PLK)

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2024.1.KG z dnia 30 kwietnia 2025 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹⁾ PKP PLK S.A. – oznacza: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zwana dalej „PKP PLK”
²⁾ CTL Logistics Sp. z o.o. – oznacza przewoźnika kolejowego - zwany dalej „CTL”
³⁾ PKpt – oznacza: przewoźników kolejowych posiadających licencję na przewóz rzeczy
⁴⁾ ZI – oznacza: autoryzowany zarządca infrastruktury kolejowej

Ad. 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 07 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.8.2024.2.KG z dnia 15 marca 2024 r.
1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zapewni nadzór nad jakością realizacji procesu inwestycyjnego w Spółce oraz procesu diagnostycznego.	PKBWK 02/2024_1 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) zwiększą nadzór nad procesem naprawy zestawów kołowych podczas wymiany kół oraz wykonywanych poziomów utrzymania P4 i P5.
2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają sprawdzenia Systemów Zarządzania Utrzymaniem (MMS) pod kątem czynników przyczyniających się do zaistniałego zdarzenia oraz rozważą ujęcie w tych systemach następujących elementów: a) szczegółowe wymagania wobec wykonawców wykonujących czynności poziomów utrzymania P4 i P5, b) ujęcia w Systemie Zarządzania Utrzymaniem (MMS) wagonów towarowych wymogów kompetencyjnych oraz szczegółowych zadań dla pracowników upoważnionych do wykonywania odbiorów technicznych, w szczególności w zakresie odbiorów międzyoperacyjnych.	PKBWK 02/2024_2 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają sprawdzenia Systemów Zarządzania Utrzymaniem (MMS) pod kątem czynników przyczyniających się do zaistniałego zdarzenia oraz rozważą ujęcie w tych systemach następujących elementów: a) szczegółowe wymagania wobec wykonawców wykonujących czynności poziomów utrzymania P4 i P5, b) ujęcia w Systemie Zarządzania Utrzymaniem (MMS) wagonów towarowych wymogów kompetencyjnych oraz szczegółowych zadań dla pracowników upoważnionych do wykonywania odbiorów technicznych, w szczególności w zakresie odbiorów międzyoperacyjnych.
3. TORPOL S.A. w ramach systemu zarządzania utrzymaniem podejmie działania w zakresie: a) zwiększenie nadzoru nad przestrzeganiem procedur Systemu Zarządzania Utrzymaniem, b) zapewnienia szczegółowego nadzoru nad dostawcami świadczącymi usługi utrzymania pojazdów kolejowych, w szczególności w zakresie badań części biegowych.	PKBWK 02/2024_3 TORPOL S.A. w ramach systemu zarządzania utrzymaniem podejmie działania w zakresie: a) zwiększenie nadzoru nad przestrzeganiem procedur Systemu Zarządzania Utrzymaniem, b) zapewnienia szczegółowego nadzoru nad dostawcami świadczącymi usługi utrzymania pojazdów kolejowych, w szczególności w zakresie badań części biegowych.

4. Zakład MEGA–MET Sp. z o.o. Sp.k. w Łazach podejmie działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi czynnościami poziomu utrzymania P4 i P5, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych, zwłaszcza zlecanych na zewnątrz.	PKBWK 02/2024_4 Zakład MEGA–MET sp. z o.o. sp.k. w Łazach podejmie działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi czynnościami poziomu utrzymania P4 i P5, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych, zwłaszcza zlecanych na zewnątrz.
5. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zakończy rozpoczęte w 2020 roku działania w zakresie wprowadzenia <i>obowiązku rejestracji zestawów kołowych dla osi wagonów towarowych</i> zgodnie z <i>Przewodnikiem wdrażania Europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych</i> opracowanym w Brukseli w dniu 26 lipca 2010 roku przez <i>Wspólną Grupę Sektorową ERA Task Force dla spraw wagonów towarowych/osi</i>, który został uzgodniony z krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority).	Zalecenie w trakcie realizacji przez Prezesa UTK.
6. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania udokumentowanych szczegółowych¹⁾ badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji. ¹⁾ W zakres szczegółowego badania nieniszczącego osi zastawu kołowego wagonu towarowego, użytego w treści Raportu wchodzi m.in.: demontaż zestawów kołowych spod wagonu towarowego, demontaż łożysk i odstonięcie części środkowej osi, oględziny zewnętrzne. Badanie należy przeprowadzić metodą ultra dźwiękową (UT) i magnetyczno-proszkową (MT) po zdjęciu warstwy zabezpieczającej z powierzchni bocznej czopów oraz części środkowej osi.	PKBWK 02/2024_5 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania dokumentowanych szczegółowych¹⁾ badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji. ¹⁾ W zakres szczegółowego badania nieniszczącego osi zastawu kołowego wagonu towarowego, użytego w treści Raportu wchodzi m.in.: demontaż zestawów kołowych spod wagonu towarowego, demontaż łożysk i odstonięcie części środkowej osi, oględziny zewnętrzne. Badanie należy przeprowadzić metodą ultra dźwiękową (UT) i magnetyczno-proszkową (MT) po zdjęciu warstwy zabezpieczającej z powierzchni bocznej czopów oraz części środkowej osi.)
7. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego rozważy możliwość powołania zespołu ekspertów celem pozyskania opinii i wiedzy umożliwiającej określenie zakresu dodatkowych badań osi zestawów kołowych eksploatowanych powyżej 40 lat w wagonach towarowych.	Zalecenie zrealizowane przez Prezesa UTK.
Powyższe zalecenia przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 7. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

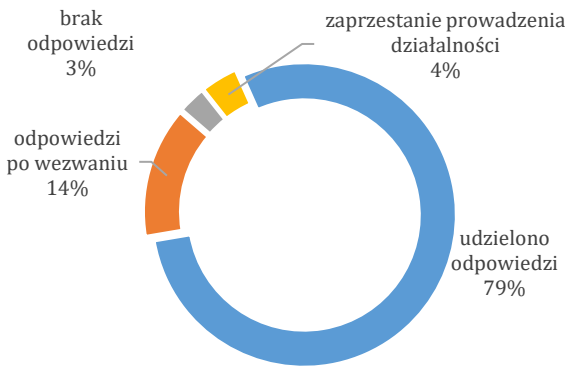
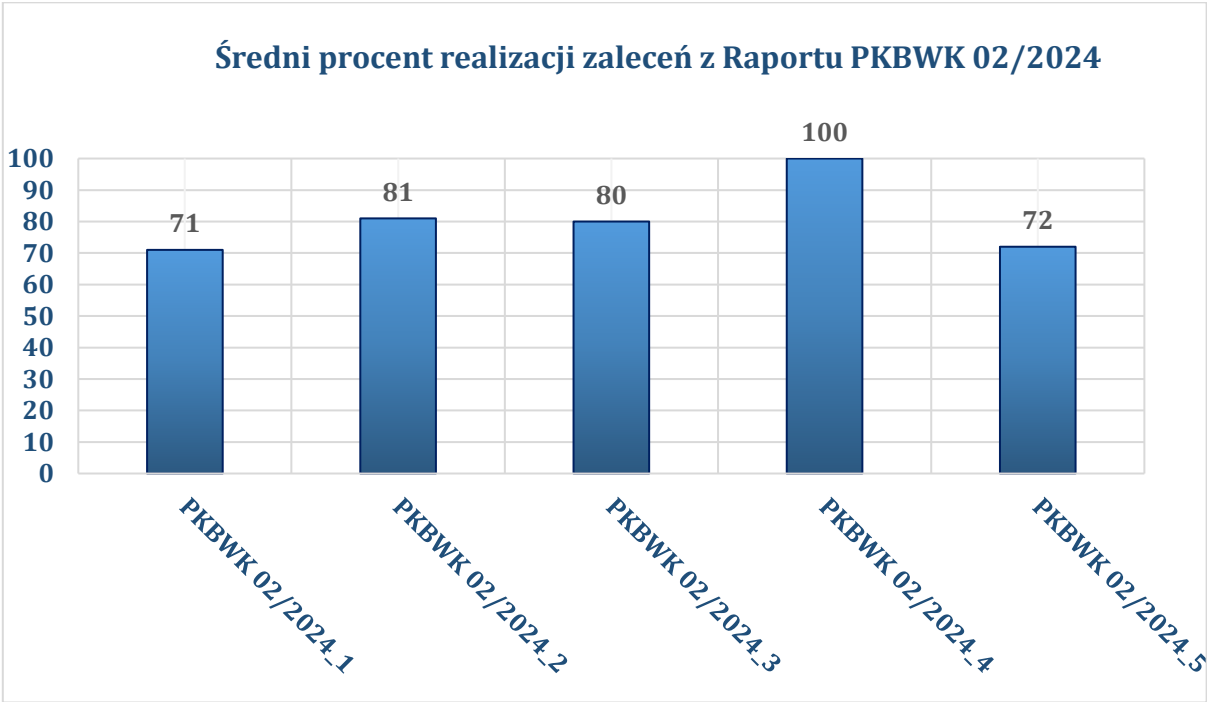
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2024		
Liczba adresatów zaleceń	101	
Odpowiedzi udzielone w terminie	80	
Brak odpowiedzi w terminie	17	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	17	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	14	
Brak odpowiedzi na wezwanie	3	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	4	

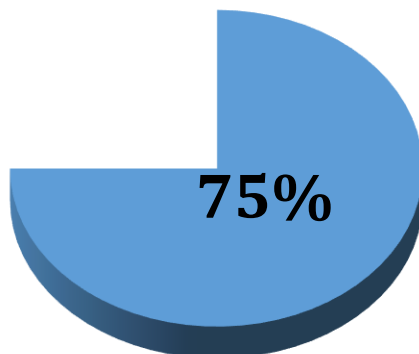
Tabela 8. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2024					
Zalecenia	PKBWK 02 /2024_1	PKBWK 02 /2024_2	PKBWK 02 /2024_3	PKBWK 02 /2024_4	PKBWK 02 /2024_5
Ocena pozytywna	87	85	1	1	85
Odpowiedź niekompletna	7	8	0	0	7
Średni procent realizacji zalecenia	71	81	80	100	72

Wykres 10. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 02/2024** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 02/2024 (wg informacji od Prezesa UTK)



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

Tabela 9. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 02/2024 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2025 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 02/2024 (wyd. w 2024 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	⁵⁾ ECM	 2024-12-31	71 (% – w trakcie realizacji przez - ECM) *)
Zalecenie 2	ECM	 2024-12-31	81 (% – w trakcie realizacji przez- ECM) *)
Zalecenie 3	⁶⁾ TORPOL S.A.	2024-12-31	80 (% – w trakcie realizacji przez TORPOL)
Zalecenie 4	⁷⁾ MEGA-MET	2024-03-26	100 (% –zrealizowane przez MEGA-MET)
Zalecenie 5	Prezes UTK	 2024-12-31	w trakcie realizacji przez Prezesa UTK
Zalecenie 6	ECM	2024-12-31	72 (% – w trakcie realizacji przez - ECM) *)
Zalecenie 7	Prezes UTK	2024-12-31	100 (% – zrealizowane przez Prezesa UTK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2024.1.KG z dnia 30 kwietnia 2025 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁵⁾ ECM – oznacza: podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych

⁶⁾ TORPOL S.A. – oznacza: przewoźnika kolejowego – zwany dalej: „TORPOL”

⁷⁾ MEGA-MET – oznacza: Zakład MEGA- MET sp. z o.o. w Łazach – zwany dalej: „MEGA_MET”

Ad. 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.9.2024.2.KG z 16 lutego 2024 r.
1. Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. oraz Starostwo Powiatowe w Pruszkowie zrealizują zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania określone w rozdziale V.2 niniejszego Raportu.	PKBWK 03/2024_1 Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. zrealizuje zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania określone w rozdziale V.2 niniejszego Raportu, tj.: 1.1 Skorygowanie – przesunięcie ustawienia szaf aparatuowych tak, aby zapewniały widzialność czoła zbliżających się pociągów do przejazdu. 1.2 Doposażenie przejazdu w urządzenia rejestrujące nieprzestrzeganie zasad obowiązujących kierowców, gdy zabudowany jest znak B-20 oraz zamontowanie tablic świetlnych z napisem „Uwaga pociąg”, które będą informowały kierowców pojazdów drogowych o przejeździe. 1.3 Zarządca linii kolejowej z uwagi na iloczyn ruchu wdroży działanie zmierzające do przekwalifikowania przejazdu z kategorii „D” na wyższą kategorię „C” (ze względu na ograniczenia terenowe brak możliwości zabudowy urządzeń kat. „B”) z doposażeniem w urządzenia monitorujące-rejestrujące nieprzestrzeganie zasad obowiązujących kierowców w trakcie nadawanych sygnałów na sygnalizatorach drogowych.
Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. oraz Starostwo Powiatowe w Pruszkowie zrealizują zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania określone w rozdziale V.2 niniejszego Raportu.	1.4 Realizacja zalecenia przez Starostwo Powiatowe w Pruszkowie wydanego w trakcie prowadzonego postępowania określonego w rozdziale V.2 niniejszego Raportu (w zakresie dotyczącym drogi).
2. Zarządca drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie zapewni mechanizmy nadzoru i kontroli nad prawidłową widocznością przejazdu kolejowego z drogi i znaków drogowych informujących o przejeździe, w tym podjąć działania mające na celu bieżące usuwanie roślinności	2. Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.

ograniczającej widoczność znaków drogowych informujących o zbliżaniu się do przejazdu.	
3. Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. dokona ponownej analizy ryzyka związanego z zaistnieniem wypadków na przejazdach i jeśli to niezbędne podejmie środki ograniczenia tego ryzyka.	PKBWK 03/2024_2 Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. dokona ponownej analizy ryzyka związanego z zaistnieniem wypadków na przejazdach i jeśli to niezbędne podejmie środki ograniczenia tego ryzyka.
Powyższe zalecenia nr 1 i 3 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK. Zalecenie nr 2 przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do zarządcy drogi powiatowej Starostwa Powiatowego w Pruszkowie.	

Tabela 10. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

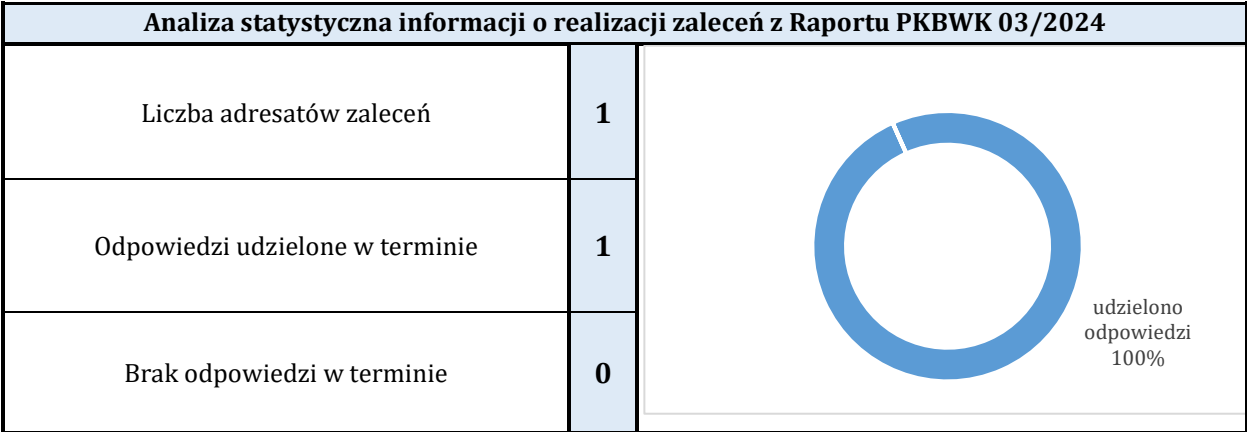
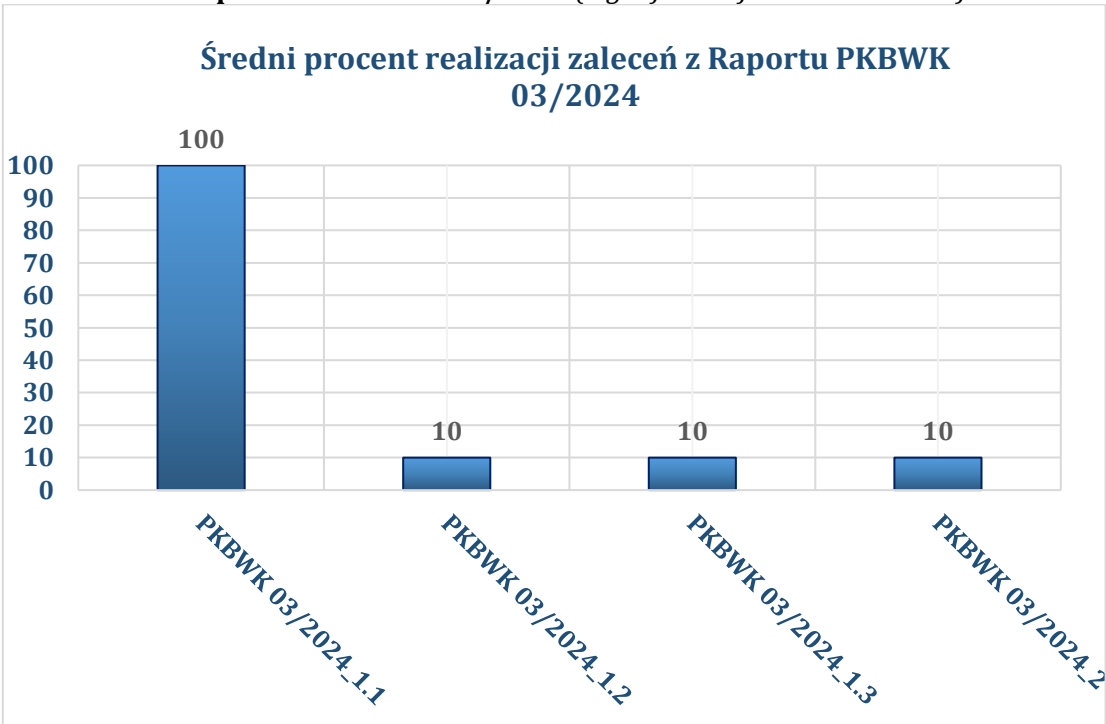


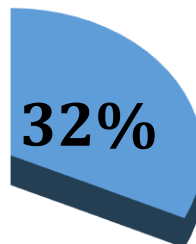
Tabela 11. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2024 przekazanych przez Prezesa UTK** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2024				
Zalecenia	PKBWK 03 /2024_1.1	PKBWK 03 /2024_1.2	PKBWK 03 /2024_1.3	PKBWK 03 /2024_2
Ocena pozytywna	1	1	1	1
Odpowiedź niekompletna	0	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	100	10	10	10

Wykres 12. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2024** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 13. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2024 (wg informacji od Prezesa UTK)



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

Tabela 12. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 03/2024 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2025 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 03/2024 (wyd. w 2024 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	⁸⁾ WKD sp. z o.o.		100 (% – zrealizowane przez WKD) ^{*)}
Zalecenie 1.2	WKD		10 (% – w trakcie realizacji przez WKD) ^{*)}
Zalecenie 1.3	WKD		10 (% – w trakcie realizacji przez WKD) ^{*)}
Zalecenie 1.4	⁹⁾ (ZI - drogi powiatowej)	**) 	100 (% – zrealizowane przez Zldrogi pow.) ^{**)}
Zalecenie 2	Zldrogi pow.	**) 	(zrealizowane przez (Zldrogi pow.) **)
Zalecenie 3	¹⁰⁾ WKD_ZI		10 (% – w trakcie realizacji przez WKD_ZI) ^{*)}

^{*)}wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2024.1.KG z dnia 30 kwietnia 2025 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁸⁾ WKD sp. z o.o. – oznacza: przewoźnik kolejowy Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. – zwana dalej „WKD”

⁹⁾ „ZI - drogi powiatowej” – oznacza: Zarządcę drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie – zwane dalej: „Zldrogi pow.”

¹⁰⁾ WKD sp. z o.o. - oznacza: zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. – zwana dalej „WKD_ZI”

****)** Pismem PKBWK.590.6.16.2024 z dnia 09 lutego 2024 roku Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała Raport PKBWK 03/2024 do Starosty Pruszkowskiego wraz z informacją o zaleceniu zawartym w rozdziale VI Raportu, dotyczącym poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Ad. 4) RAPORT Nr PKBWK 04/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 08 maja 2023 r. o godz. 7:26 na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.13.2024.2.KG z 09 kwietnia 2024 r.
1. PKP PLK S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do robót i nadzoru, pracowników posiadających wymagane uprawnienia i zezwolenia.	PKBWK 04/2024_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do robót i nadzoru, pracowników posiadających wymagane uprawnienia i zezwolenia.
2. PKP PLK S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do wykonywania pracy na zarządzanej infrastrukturze pracowników firm zewnętrznych, którzy posiadają karty wstępu.	PKBWK 04/2024_2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do wykonywania pracy na zarządzanej infrastrukturze pracowników firm zewnętrznych, którzy posiadają karty wstępu.
3. PKP PLK S.A. dla liniowych inwestycji, przeprowadzi normowanie pracy dla kierowników kontraktu i inspektorów nadzoru pod kątem możliwości realizacji zadań, wynikających z przepisów Prawa budowlanego i wewnętrznych procedur oraz w oparciu o wyniki tego normowania podejmie odpowiednie działania.	PKBWK 04/2024_3 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla liniowych inwestycji, przeprowadzi normowanie pracy dla kierowników kontraktu i inspektorów nadzoru pod kątem możliwości realizacji zadań, wynikających z przepisów Prawa budowlanego i wewnętrznych procedur oraz w oparciu o wyniki tego normowania podejmie odpowiednie działania.
Powyższe zalecenia przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 13. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

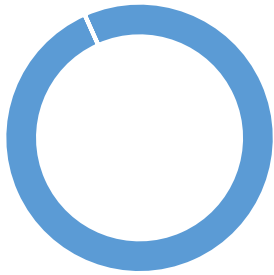
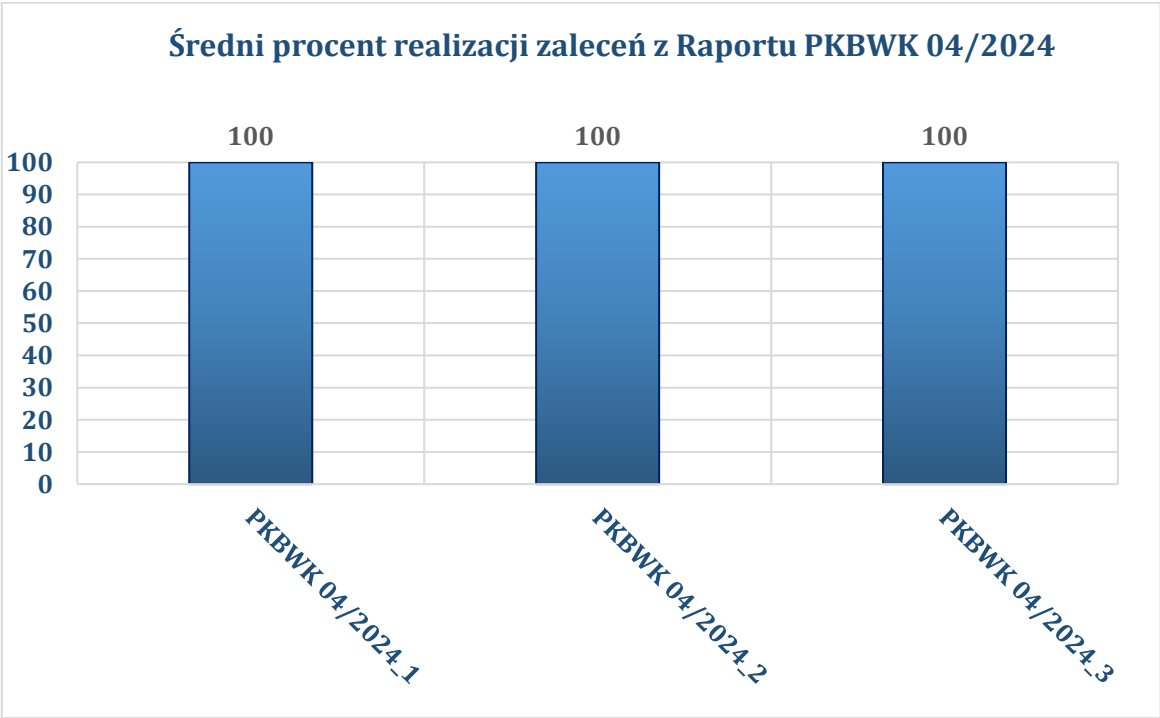
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2024		
Liczba adresatów zaleceń	1	 udzielono odpowiedzi 100%
Odpowiedzi udzielone w terminie	1	
Brak odpowiedzi w terminie	0	

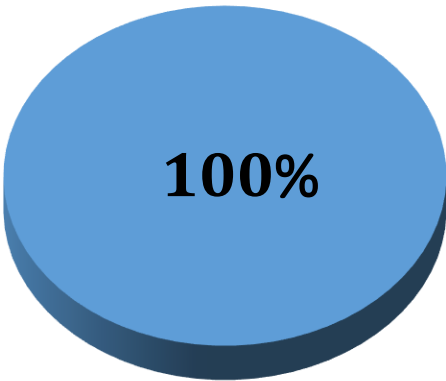
Tabela 14. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2024			
Zalecenia	PKBWK 04 /2024_1	PKBWK 04 /2024_2	PKBWK 04 /2024_3
Ocena pozytywna	1	1	1
Odpowiedź niekompletna	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	100

Wykres 14. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 04/2024** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 15. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 04/2024 (wg informacji od Prezesa UTK)



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

Tabela 15. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 04/2024 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2025 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 04/2024 (wyd. w 2024 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	2024-09-30	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK	2024-09-30	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 3	PKP PLK	2025-01-15	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2024.1.KG z dnia 30 kwietnia 2025 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

Ad. 5) RAPORT Nr PKBWK 05/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego dnia 12.04.2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.17.2024.2.MF z 12 lipca 2024 r.
1. PKP PLK S.A. IZ Poznań dla zapewnienia bezpiecznej organizacji ruchu pociągów kończących bieg na torze 51 w stacji Poznań Główny, w celu zmiany lokalizacji miejsca przebiegowego, zabuduje semafor drogowskazowy zamiast tarczy Tm60.	PKBWK 05/2024_1 PKP PLK S.A. IZ Poznań dla zapewnienia bezpiecznej organizacji ruchu pociągów kończących bieg na torze 51 w stacji Poznań Główny, w celu zmiany lokalizacji miejsca przebiegowego, zabuduje semafor drogowskazowy zamiast tarczy Tm60.
2. Do czasu realizacji Zalecenia nr 1, PKP PLK S.A. IZ Poznań w <i>Działce 22. Inne postanowienia nieobjęte treścią poprzednich w ust. 12 Regulaminu Technicznego Stacji Poznań</i> doprecyzuje szczegółowe zasady postępowania w przypadku konieczności użycia polecenia specjalnego „ZW”, a odbiegające od postanowień ujętych w §46 ust. 4 i 8 Instrukcji Ir-1 oraz w §13 ust. 4 i §14 ust. 4 Instrukcji Ie-20.	PKBWK 05/2024_2 Do czasu realizacji Zalecenia nr 1, PKP PLK S.A. IZ Poznań w <i>Działce 22. Inne postanowienia nieobjęte treścią poprzednich w ust. 12 Regulaminu Technicznego Stacji Poznań</i> doprecyzuje szczegółowe zasady postępowania w przypadku konieczności użycia polecenia specjalnego „ZW”, a odbiegające od postanowień ujętych w §46 ust. 4 i 8 Instrukcji Ir-1 oraz w §13 ust. 4 i §14 ust. 4 Instrukcji Ie-20
3. PKP PLK S.A. wspólnie z dostawcą systemu dostosuje system komputerowy w stacji Poznań Główny - polecenie specjalne „ZW” z określeniem wymaganego opóźnienia czasowego, zgodnie z przyjętymi <i>Standardami technicznymi dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym i Podręcznikiem operatora Poznański Węzeł Kolejowy E-20</i>.	PKBWK 05/2024_3 PKP PLK S.A. wspólnie z dostawcą systemu dostosuje system komputerowy w stacji Poznań Główny - polecenie specjalne „ZW” z określeniem wymaganego opóźnienia czasowego, zgodnie z przyjętymi <i>Standardami technicznymi dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym i Podręcznikiem operatora Poznański Węzeł Kolejowy E-20</i>.
4. PKP PLK S.A. IZ Poznań doprowadzi do zgodności planu drogowego ze stanem faktycznym – (usytuowanie wskaźnika W4 przy torze 51).	PKBWK 05/2024_4 PKP PLK S.A. IZ Poznań doprowadzi do zgodności planu drogowego ze stanem faktycznym - (usytuowanie wskaźnika W4 przy torze 51).
5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, dokonają sprawdzenia na posterunkach wyposażonych w komputerowe urządzenia srk, celowości	PKBWK 05/2024_5 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, dokonają sprawdzenia na posterunkach wyposażonych w komputerowe urządzenia srk,

stosowania polecenia specjalnego zwolnienia przebiegu w trybie doraźnym (np. ZW; PZA; ...) pod kątem przestrzegania przepisów bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.	celowości stosowania polecenia specjalnego zwolnienia przebiegu w trybie doraźnym (np. ZW; PZA; ...) pod kątem przestrzegania przepisów bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.
6. PKP CARGO S.A. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-03/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 nowobudowanych i będących w eksploatacji.	PKBWK 05/2024_6 PKP CARGO S.A. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-03/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 nowobudowanych i będących w eksploatacji.
7. PKP PLK S.A. uzupełni Rejestr zagrożeń o kolejne zagrożenie: „ <i>Niezgodne z obowiązującymi przepisami zapisy w Regulaminie technicznym posterunku ruchu w zakresie organizacji ruchu</i> ”.	PKBWK 05/2024_7 PKP PLK S.A. uzupełni Rejestr zagrożeń o kolejne zagrożenie: „ <i>Niezgodne z obowiązującymi przepisami zapisy w Regulaminie technicznym posterunku ruchu w zakresie organizacji ruchu</i> ”.
8. PKP PLK S.A. IZ Poznań podejmie działania w celu usunięcia nieprawidłowości, o których mowa w Rozdziale IV pkt 3.4, tj. w celu poprawy ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu na nastawni LCS stacji Poznań Główny.	PKBWK 05/2024_8 PKP PLK S.A. IZ Poznań podejmie działania w celu usunięcia nieprawidłowości, o których mowa w Rozdziale IV pkt 3.4, tj. w celu poprawy ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu na nastawni LCS stacji Poznań Główny.
9. Autoryzowani zarządcy infrastruktury ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenie związane z nieprawidłową ergonomią stanowisk pracy dyżurnych ruchu. Ponadto dokonają weryfikacji ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu w przypadkach usytuowania kilku stanowisk pracy w bezpośrednim sąsiedztwie w jednym pomieszczeniu, a w przypadku wykrycia nieprawidłowości, podejmą działania w celu poprawy warunków pracy dyżurnych ruchu.	PKBWK 05/2024_9 Autoryzowani zarządcy infrastruktury ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenie związane z nieprawidłową ergonomią stanowisk pracy dyżurnych ruchu. Ponadto dokonają weryfikacji ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu w przypadkach usytuowania kilku stanowisk pracy w bezpośrednim sąsiedztwie w jednym pomieszczeniu, a w przypadku wykrycia nieprawidłowości, podejmą działania w celu poprawy warunków pracy dyżurnych ruchu.
Zalecenia nr 1÷9 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 16. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

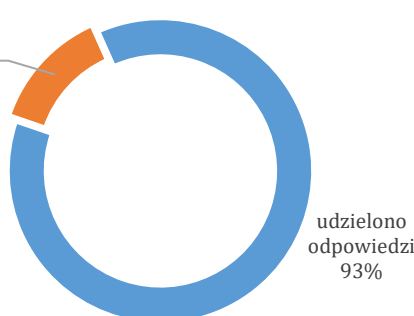
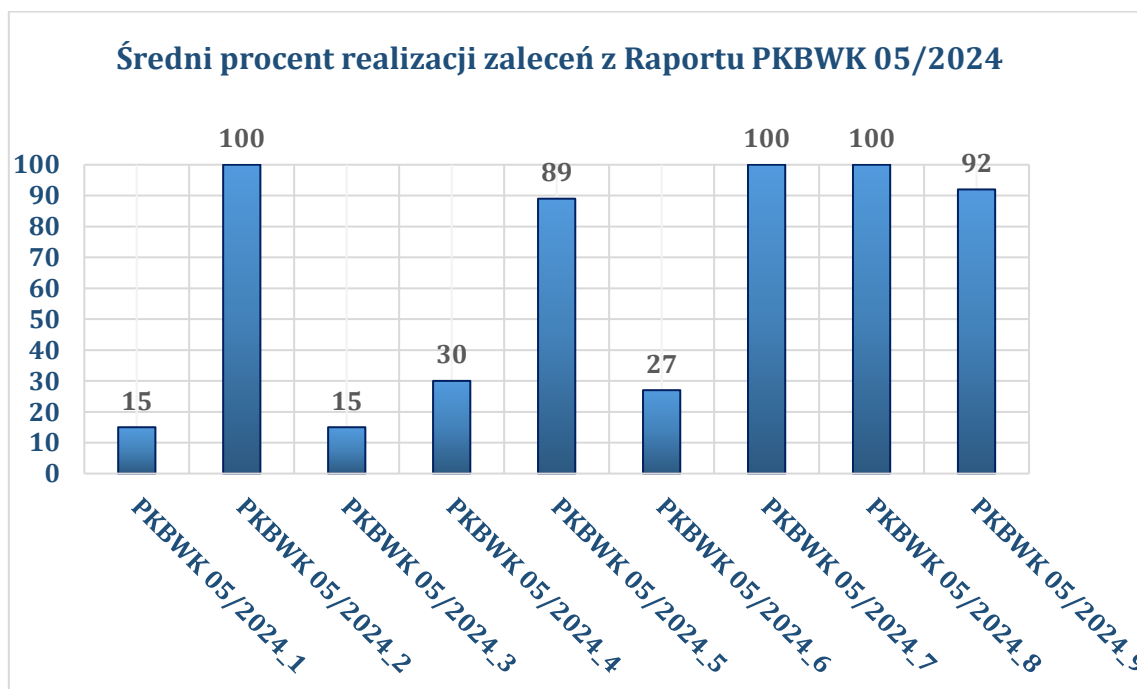
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2024		
Liczba adresatów zaleceń	14	 odpowiedzi po wezwaniu 7% udzielono odpowiedzi 93%
Odpowiedzi udzielone w terminie	14	
Brak odpowiedzi w terminie	1	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	1	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	1	
Brak odpowiedzi na wezwanie	0	

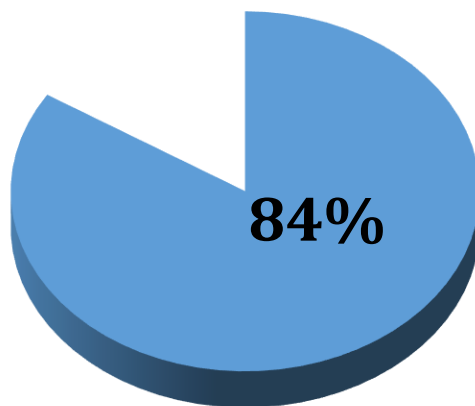
Tabela 17. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2024									
Zalecenia	PKBWK 05 /2024_1	PKBWK 05 /2024_2	PKBWK 05 /2024_3	PKBWK 05 /2024_4	PKBWK 05 /2024_5	PKBWK 05 /2024_6	PKBWK 05 /2024_7	PKBWK 05 /2024_8	PKBWK 05 /2024_9
Ocena pozytywna	1	1	1	1	13	1	1	1	11
Odpowiedź niekompletna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	15	100	15	30	89	27	100	100	92

Wykres 16. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2024** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 17. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2024 (wg informacji od Prezesa UTK)



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

Tabela 18. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 05/2024 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2025 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 05/2024 (wyd. w 2024 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	2025-12-31	15 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK	2024-07-31	100 (% – zrealizowane przez PKP PLK)
Zalecenie 3	PKP PLK	2025-12-31	15 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 4	PKP PLK	2025-12-31	30 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 5	(ZI + ¹¹) ZIśb) PKP PLK	 2024-08-31	89 (% – w trakcie realizacji przez ZI+ ZIśb)*) 100 (% – zrealizowane przez PKP PLK)
Zalecenie 6	¹²) PKP CARGO S.A.		27 (% – w trakcie realizacji przez PKP CARGO)
Zalecenie 7	PKP PLK	2024-11-30	100 (% – zrealizowane przez PKP PLK)
Zalecenie 8	PKP PLK	2024-08-06	100 (% – zrealizowane przez PKP PLK)
Zalecenie 9	ZI PKP PLK	 2025-02-28	92 (% – w trakcie realizacji przez ZI) *) 100 (% – zrealizowane przez PKP PLK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2024.1.KG z dnia 30 kwietnia 2025 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹¹) ZIśb – oznacza: zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

¹²) PKP CARGO S.A. – przewoźnik kolejowy PKP CARGO S.A. – zwana dalej: PKP CARGO

Ad. 6) RAPORT Nr PKBWK 06/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 24 sierpnia 2023 r. o godz. 12:05 na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.22.2024.2.KG z 05 września 2024 r.
1. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wprowadzą w systemach zarządzania bezpieczeństwem program doskonalenia dla maszynistów o stażu pracy poniżej 5 lat uwzględniający, co najmniej: a) obowiązek przeprowadzania nadzorowanych jazd instruktażowych z pracownikami rozpoczynającymi pracę na stanowisku maszynisty, w wymiarze, co najmniej jedna jazda w miesiącu, przez okres jednego roku z każdym maszynistą, od chwili uzyskania przez niego świadectwa maszynisty, b) przeprowadzanie szkoleń doraźnych, w tym zwiększenie liczby godzin szkoleń na symulatorach, c) objęcie tej grupy pracowników szczególną opieką w zakresie procesów postępowania takich jak zachowanie koncentracji, selekcionowanie bodźców, podzielność uwagi, umiejętność pracy pod presją czasu i w stresie.	PKBWK 06/2024_1 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wprowadzą w systemach zarządzania bezpieczeństwem program doskonalenia dla maszynistów o stażu pracy poniżej 5 lat uwzględniający, co najmniej: a) obowiązek przeprowadzania nadzorowanych jazd instruktażowych z pracownikami rozpoczynającymi pracę na stanowisku maszynisty, w wymiarze, co najmniej jedna jazda w miesiącu, przez okres jednego roku z każdym maszynistą, od chwili uzyskania przez niego świadectwa maszynisty, b) przeprowadzanie szkoleń doraźnych, w tym zwiększenie liczby godzin szkoleń na symulatorach, c) objęcie tej grupy pracowników szczególną opieką w zakresie procesów postępowania takich jak zachowanie koncentracji, selekcionowanie bodźców, podzielność uwagi, umiejętność pracy pod presją czasu i w stresie.
2. Licencjonowani przewoźnicy w trakcie kursów przygotowawczych, szkoleń i pouczeń okresowych dla prowadzących pojazdy kolejowe, uwzględnią tematykę związaną z zasadami używania telefonów komórkowych i innych urządzeń mobilnych w trakcie prowadzenia pociągów i wykonywania manewrów, zgodnie z rekomendacją Przewodniczącego PKBWK (Raport nr PKBWK/1/2012 Zalecenie nr 3).	PKBWK 06/2024_2 Certyfikowani przewoźnicy w trakcie kursów przygotowawczych, szkoleń i pouczeń okresowych dla prowadzących pojazdy kolejowe, uwzględnią tematykę związaną z zasadami używania telefonów komórkowych i innych urządzeń mobilnych w trakcie prowadzenia pociągów i wykonywania manewrów, zgodnie z rekomendacją Przewodniczącego PKBWK (Raport nr PKBWK/1/2012 zalecenie nr 3 o treści: Wprowadzenie w instrukcjach i przepisach wewnętrznych przewoźników oraz zarządców posiadających pojazdy kolejowe z napędem, zakazu używania telefonów komórkowych przez prowadzących pojazdy w trakcie jazdy, za

	wyjątkiem sytuacji szczególnych (np. brak łączności, wypadek) przewidzianych w przepisach wewnętrznych.).
3. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w ramach posiadanych systemów zarządzania zidentyfikują zagrożenie związane z powtarzaniem się przyczyn awarii dla danego typu pojazdu oraz przeprowadzą ocenę ryzyka dla tego zagrożenia. W przypadku ujawnienia zagrożenia będą kontynuować: a) stosowanie środków naprawczych, aby wyeliminować wykryte zagrożenie bezpieczeństwa, b) zgłaszanie powtarzających się usterek pojazdów danego typu producentowi taboru w celu dokonania przez producenta weryfikacji awaryjności w odniesieniu do innych pojazdów danego typu, monitorowania sprawności potencjalnie wadliwych podzespołów oraz podjęcia działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji tych pojazdów np. poprzez naprawę/wymianę wadliwego komponentu we wszystkich pojazdach danego typu.	PKBWK 06/2024_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w ramach posiadanych systemów zarządzania zidentyfikują zagrożenie związane z powtarzaniem się przyczyn awarii dla danego typu pojazdu oraz przeprowadzą ocenę ryzyka dla tego zagrożenia. W przypadku ujawnienia zagrożenia będą kontynuować: a) stosowanie środków naprawczych, aby wyeliminować wykryte zagrożenie bezpieczeństwa, b) zgłaszanie powtarzających się usterek pojazdów danego typu producentowi taboru w celu dokonania przez producenta weryfikacji awaryjności w odniesieniu do innych pojazdów danego typu, monitorowania sprawności potencjalnie wadliwych podzespołów oraz podjęcia działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji tych pojazdów np. poprzez naprawę/wymianę wadliwego komponentu we wszystkich pojazdach danego typu.
4. PKP PLK S.A. IZ Łódź celem uzyskania czytelnej i ciągłej widoczności sygnałów na semaforze drogowskazowym J1^{1/2/3/m}, zabuduje przed nim sygnalizatory powtarzające.	PKBWK 06/2024_4 PKP PLK S.A. IZ Łódź celem uzyskania czytelnej i ciągłej widoczności sygnałów na semaforze drogowskazowym J1^{1/2/3/m}, zabuduje przed nim sygnalizatory powtarzające.
5. PKP PLK S.A. w ramach pouczeń okresowych i doraźnych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, ujmie tematykę: a) przyjmie jako dobrą praktykę dodatkowe informowanie drogą radiową kierujących pojazdami kolejowymi przez pracowników posterunków ruchu o zmianach organizacji ruchu danego pociągu w obrębie stacji, w szczególności o nieplanowanym zatrzymaniu na stacji lub szlaku, w celu przepuszczania innych pociągów jak wskazano w Zaleceniu Przewodniczącego PKBWK w Raportach (nr PKBWK/03/2018 i nr PKBWK/02/2022),	PKBWK 06/2024_5 PKP PLK S.A. w ramach pouczeń okresowych i doraźnych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego: a) przyjmie jako dobrą praktykę dodatkowe informowanie drogą radiową kierujących pojazdami kolejowymi przez pracowników posterunków ruchu o zmianach organizacji ruchu danego pociągu w obrębie stacji, w szczególności o nieplanowanym zatrzymaniu na stacji lub szlaku, w celu przepuszczania innych pociągów jak wskazano w Zaleceniu Przewodniczącego PKBWK w Raportach (nr PKBWK/03/2018 zalecenie nr 4 o treści:

b) formułowania radiotelegramów zgodnie z instrukcją Ir-5 (R-12).	<i>PKP PLK S.A. w ramach pouczeń okresowych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego położy szczególny nacisk na:</i> <i>(...) c) dobrą praktykę informowania drogą radiową kierujących pojazdami kolejowymi przez pracowników posterunków ruchu o zmianach organizacji ruchu danego pociągu w obrębie stacji, w szczególności o nieplanowanym zatrzymaniu na stacji, w celu przepuszczania innych pociągów</i> oraz nr PKBWK/02/2022 zalecenie nr 1 o treści: <i>Zarządcy infrastruktury spowodują, że dyżurni ruchu w przypadku, gdy udzielać będą informacji prowadzącym pojazdy kolejowe o konieczności przepuszczenia pociągów, powinni informować ich na bieżąco o zmianie organizacji ruchu na stacji).</i> b) ujmie tematykę formułowania radiotelegramów zgodnie z instrukcją Ir- 5 (R-12).
Zalecenia nr 1÷5 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 19. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 06/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

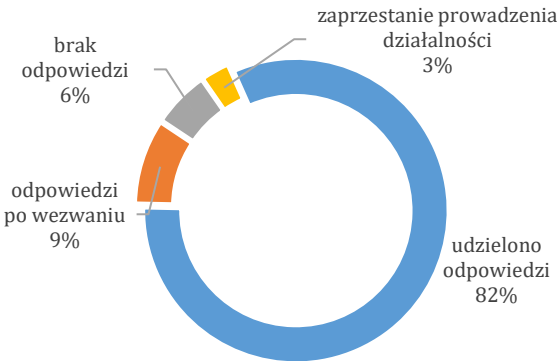
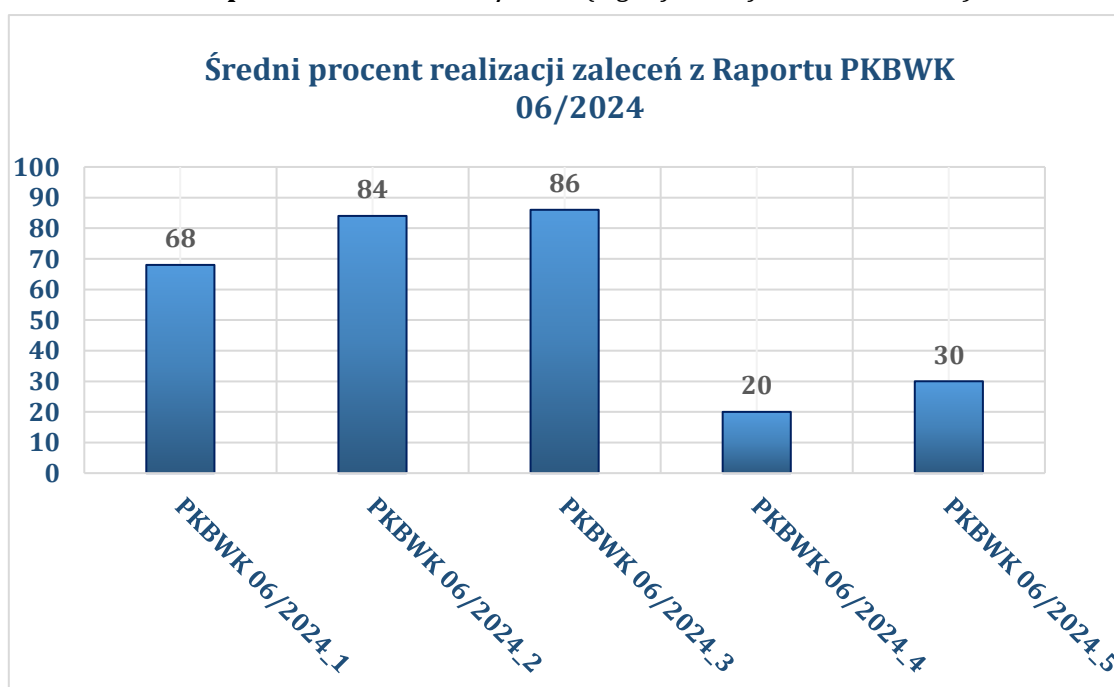
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 06/2024		
Liczba adresatów zaleceń	225	 zaprzestanie prowadzenia działalności 3% udzielono odpowiedzi 82% odpowiedzi po wezwaniu 9% brak odpowiedzi 6%
Odpowiedzi udzielone w terminie	184	
Brak odpowiedzi w terminie	35	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	35	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	21	
Brak odpowiedzi na wezwanie	14	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	6	

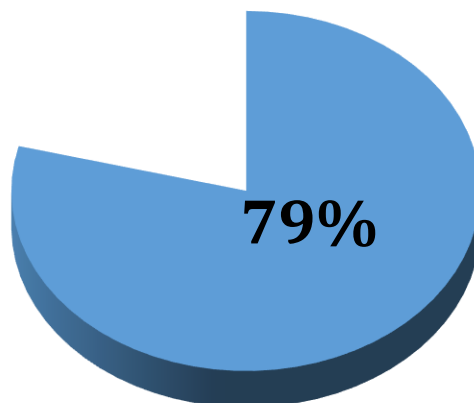
Tabela 20. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 06/2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 06/2024					
Zalecenia	PKBWK 06 /2024_1	PKBWK 06 /2024_2	PKBWK 06 /2024_3	PKBWK 06 /2024_4	PKBWK 06 /2024_5
Ocena pozytywna	135	135	180	1	0
Odpowiedź niekompletna/ Ocena negatywna	6	6	24	0	1
Średni procent realizacji zalecenia	68	84	86	20	30

Wykres 18. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 06/2024** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 19. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 06/2024 (wg informacji od Prezesa UTK)



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

Tabela 21. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 06/2024 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2025 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 06/2024 (wyd. w 2024 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	¹³⁾ PK	2024-12-31	68 (%) – w trakcie realizacji przez: PK ^{*)}
Zalecenie 2	PK	2024-12-31	84 (%) – w trakcie realizacji przez: PK ^{*)}
Zalecenie 3	¹⁴⁾ PK(ECM)	2024-12-31	86 (%) – w trakcie realizacji przez: PK(ECM) ^{*)}
Zalecenie 4	PKP PLK	2025-12-31	20 (%) – w trakcie realizacji przez: PKP PLK)
Zalecenie 5	PKP PLK	2025-12-31	30 (%) – w trakcie realizacji przez: PKP PLK)

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2024.1.KG z dnia 30 kwietnia 2025 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹³⁾ PK – oznacza: certyfikowanych przewoźników kolejowych

¹⁴⁾ PK(ECM) – oznacza certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w ramach posiadanych systemów zarządzania

Tabela 22. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2023 z działalności PKBWK przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego**
(wg informacji od Prezesa UTK)

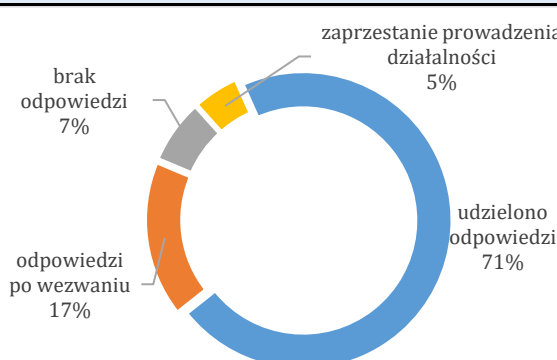
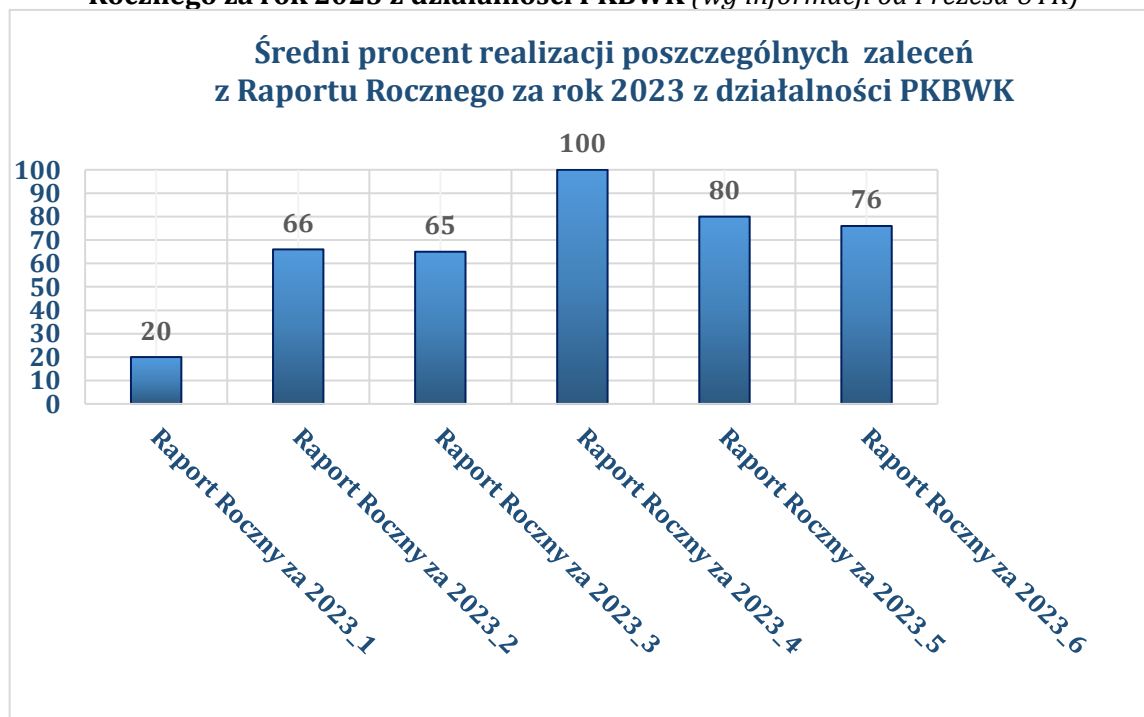
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2023		
Liczba adresatów zaleceń	686	 brak odpowiedzi 7% zaprzeszanie prowadzenia działalności 5% udzielono odpowiedzi 71% odpowiedzi po wezwaniu 17%
Odpowiedzi udzielone w terminie	488	
Brak odpowiedzi w terminie	164	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	164	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	119	
Brak odpowiedzi na wezwanie	45	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	34	

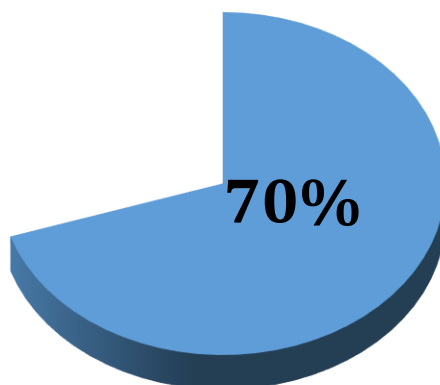
Tabela 23. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego**
(wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2023						
Zalecenia	Raport Roczny za 2023_1	Raport Roczny za 2023_2	Raport Roczny za 2023_3	Raport Roczny za 2023_4	Raport Roczny za 2023_5	Raport Roczny za 2023_6
Ocena pozytywna	1	156	162	1	414	30
Odpowiedź niekompletna	0	10	4	0	90	9
Średni procent realizacji zalecenia	20	66	65	100	80	76

Wykres 20. **Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2023 z działalności PKBWK** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 21. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2023 z działalności PKBWK (na podstawie informacji z UTK)



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

Tabela 24. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2024 r., a opublikowanych w Raporcie Rocznym za rok 2023 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2025 r. (oraz na podstawie informacji z UTK)

Zalecenia z Raportu Roczego za rok 2023 (wyd. w 2024 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	Minister Infrastruktury	19)	Nie zrealizowano do dnia ogłoszenia Raportu Roczego za rok 2024
18) Zalecenie 2	PKP PLK	2025-04-30	20 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
18) Zalecenie 3	(PK + 15) PKŚb)		66 (% – w trakcie realizacji przez PK + PKŚb) *)
18) Zalecenie 4	(PK + PKŚb)		65 (% – w trakcie realizacji przez PK + PKŚb) *)
18) Zalecenie 5	PKP PLK	2025-03-15	100 (% – zrealizowane przez PKP PLK)
18) Zalecenie 6	(PKP PLK + ZI + 16) UŻb 17) OKW + ZIŚb) PKP PLK	 2025-12-31	80 (% – w trakcie realizacji przez: PKP PLK + ZI + UŻb + OKW + ZIŚb) *) 50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 7	Minister Infrastruktury	19)	Nie zrealizowano do dnia ogłoszenia Raportu Roczego za rok 2024
18) Zalecenie 8	(ZI+ZIŚb) PKP PLK	 2025-12-31	76 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + ZIŚb) *) 50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2024.1.KG z dnia 30 kwietnia 2025 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

15) PKŚb – oznacza: przewoźników kolejowych oraz przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

16) UŻb – oznacza: użytkownika bocznicy kolejowej

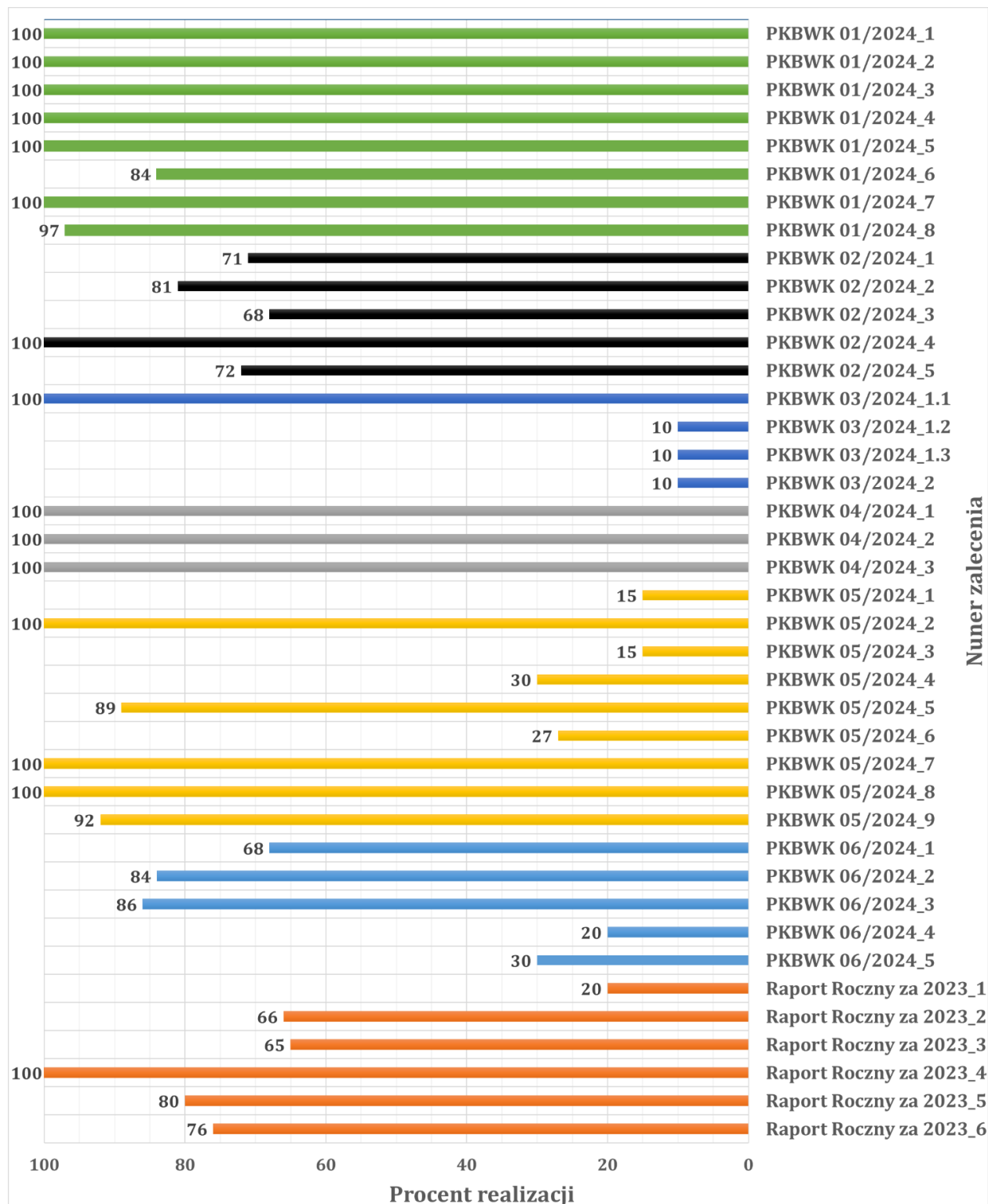
17) OKW – oznacza: operatora kolei wąskotorowej – zwanego dalej „OKW”

18) zalecenia przekazane do realizacji przez Prezesa UTK - ujęte zostały w zestawieniu w punkcie 5.1 niniejszego raportu

19) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała pismem PKBWK.592.12.2024 z dnia 07 października 2024 roku „Raport roczny za rok 2023” do Ministra Infrastruktury wraz z informacją o wydanych Zaleceniach nr 1 i 7. Zalecenia nr 1 i 7 zawarte w „Raporcie rocznym za rok 2023” są w kompetencji Ministra Infrastruktury i wymagają zajęcia stanowiska w zakresie ich realizacji, na podstawie art. 281 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym.

Informacje o **średnim procencie realizacji poszczególnych zaleceń skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** zawarte są w Załączniku A do niniejszego Raportu Rocznego. Natomiast informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2024 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) zawarte są w Załączniku B.

Wykres 22. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2024 rok (wg Załącznika A)



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

W 2024 r. Komisja opublikowała 6 raportów z badanych zdarzeń oraz raport roczny za 2023 r. W opublikowanych raportach Komisja wydała 43 zalecenia, spośród których 40 zostało przekazanych Prezesowi UTK. Dwa zalecenia były skierowane do realizacji przez Prezesa UTK. Dwa zalecenia wynikające z przeprowadzonego postępowania (Raport Nr PKBWK 5/2023), PKBWK przekazała do Ministra Infrastruktury, a jedno do zarządcy drogi powiatowej.

Prezes UTK skierował do podmiotów rynku kolejowego: certyfikowanych przewoźników kolejowych, autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców istniejących sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczonych tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa), 38 zaleceń wynikających z raportów PKBWK.

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

W 2024 roku zalecenia PKBWK zostały przekazane łącznie 1175 adresatom. Przez adresata rozumiany jest każdy podmiot, któremu przekazano zalecenia z danego raportu. Adresaci stanowią zatem sumaryczną liczbę podmiotów, którym przekazano zalecenia ze wszystkich 7 raportów wydanych w 2024 roku. Odpowiedzi dotyczące realizacji zaleceń przekazało 1060 adresatów, co stanowi 90,2%, 6,0% nie udzieliło odpowiedzi, mimo wysłanych wezwań, zaś 45 adresatów (3,8%) zaprzestało działalności w okresie sprawozdawczym i w związku z tym nie przekazało informacji o realizacji zaleceń.

W UTK przeprowadzono analizę uzyskanych odpowiedzi podmiotów rynku kolejowego w zakresie deklarowanych i zrealizowanych działań zmierzających do wdrożenia zaleceń oraz dokonano ich oceny realizacji, pozytywnie oceniono 89 % wszystkich udzielonych odpowiedzi.

Analiza zawiera w głównej mierze sporządzoną ocenę Prezesa UTK, sposobu realizacji zaleceń przez podmioty funkcjonujące w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem lub system zarządzania utrzymaniem. Były przypadki, w których stwierdzono braki wymaganych informacji bądź nie podano uzasadnienia stwierdzenia, że rekomendacja nie dotyczy podmiotu. Kwestie te będą monitorowane podczas realizowanych działań nadzorczych Prezesa UTK z uwzględnieniem potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz wagi niezgodności.

„Ocena pozytywna” wskazuje, że przyjęto zaproponowany sposób wdrażania zaleceń, uznając, że zadeklarowane działania zmierzają w kierunku ich prawidłowej realizacji bądź przyjęto wyjaśnienia wskazujące na to, że wydane zalecenie nie dotyczy podmiotu. W przypadkach, gdy przedstawiony przez podmiot harmonogram realizacji działań nie budził wątpliwości, brak 100% realizacji zalecenia nie wpływał negatywnie na ocenę przedstawionych działań.

Sumarycznie 70 podmiotów nie udzieliło odpowiedzi o realizacji zaleceń.

Wg Prezesa UTK, uchylającymi się od udzielania odpowiedzi, są głównie podmioty, które prowadzą działalność w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, m.in. użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych czy zarządców infrastruktury zwolnionych z obowiązku posiadania autoryzacji.

Prezes UTK w ramach sprawowanego nadzoru (zgodnie z art. 28l ust. 9 ustawy) skontrolował realizację wybranych zaleceń wynikających z raportów PKBWK wydanych w 2024 r. W okresie sprawozdawczym przeprowadzono kontrole/audyty w 81 podmiotach, w tym 28 – certyfikowanych przewoźników kolejowych, 5 – autoryzowanych zarządców infrastruktury, 5 kontroli – użytkowników bocznic kolejowych oraz 43 audyty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. W ramach działań nadzorczych weryfikacji poddano 21 zaleceń wydanych w 2024 r.

Podczas realizacji działań nadzorczych ujawniono nieprawidłowości powiązane z realizacją pięciu różnych zaleceń.

Działalność nadzorcza Prezesa UTK obejmuje nie tylko zalecenia wydane przez Komisję w danym okresie sprawozdawczym, ale również zalecenia, wydane w latach ubiegłych, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa transportu kolejowego, a nie były zrealizowane w 100%.

7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2024 r.

W 2024 r. Komisja prowadziła działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznanych środków finansowych na ten rok. W ramach przydzielonych środków finansowych zatrudnionych było 10 członków stałych Komisji.

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

Działania Komisji dotyczyły m.in.:

- współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (UTK),
- współpracy z komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie ustalenia przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń,
- wyjazdów członków stałych Komisji na miejsce zaistniałych zdarzeń na polecenie Przewodniczącego Komisji,
- podjęcie postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (6 decyzji Przewodniczącego Komisji),
- wydania zaleceń podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa, w trakcie prowadzonych postępowań (14 zaleceń),

- współpracy z prokuraturą 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 postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów), przez komisje kolejowe oraz udziału w spotkaniach i naradach w przedsiębiorstwach kolejowych, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- udziału członków Komisji w seminariach i konferencjach dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- współpracy z zarządcami dróg publicznych różnego szczebla (wojewódzkie, powiatowe, gminne), po zaistniałych zdarzeniach kolejowych na przejazdach kolejowo-drogowych,
- współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE,
- udziału w posiedzeniach i zespołach roboczych oraz współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej (EUAR),
- współpracy z komórkami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w obszarze projektowania zmian przepisów krajowych,
- współpracy z urzędem obsługującym Ministra Administracji i Spraw Wewnętrznych, jak stanowi art. 28d ustawy,
- współpracy z Ministerstwem Infrastruktury,
- współpracy z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

8. Podsumowanie

W roku 2024 r. ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji wzrosła o 2,6% w stosunku do roku poprzedniego. W roku 2024 odnotowano 2493 zgłoszonych do Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) prowadzonej przez Komisję, a w roku 2023 – 2429 (tj. wzrost o 64 zdarzenia) (Wykres 1).

W 2024 r. w ewidencji (EwZd) zanotowano 3 poważne wypadki kolejowe (dwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i jeden na przejeździe kat. D), natomiast w jednym zdarzeniu zaistniałym w roku 2023 została zmieniona kategoria z wypadku kategorii B34 na poważny wypadek kategorii A34 - w trakcie prowadzonego postępowania.

W ewidencji wypadków zanotowano spadek ogólnej liczby wypadków o 6,2%, a incydentów wzrost o 5,9 % w stosunku do 2023 r.

Pozytywnym zjawiskiem był spadek liczby wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B oraz D.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zaistniały w 2024 r. - 2 wypadki, o trzy mniej niż w roku poprzednim (w 2023 r. zaistniało 5 wypadków).

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B w 2023 r. zaistniało 11 wypadków, a w roku 2024 – 8 wypadków. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C w 2024 roku – zaistniało 32 wypadki, natomiast w 2023 r. – 30 wypadków.

Pozytywnym zjawiskiem był spadek liczby wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowych kategorii D. W 2024 roku zmniejszyła się liczba zaistniałych zdarzeń o 10,7% - w 2023 roku zaistniało 131, a w 2024 - 117 wypadków na przejazdach kolejowych kategorii D (w tym zaistniało 7 wypadków na bocznicach kolejowych i 6 na liniach kolei wąskotorowych).

W 2024 r. zaistniało 39 zdarzeń polegających na wjechaniu pojazdu drogowego i uderzeniu w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w pociągu podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, C a także B i A.

Niepokojący jest wzrost liczby zdarzeń w kategorii B13, tj. – w 2024 r. zaistniało 51, a w 2023 r. – 34 zdarzenia - spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową) oraz incydentów kategorii C60, tj. – w 2024 r. zaistniało 102, a w 2023 r. – 60 zdarzeń - spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową) bez wykolejenia lub uszkodzonych.

W 2024 r. odnotowano w ewidencji wzrost zdarzeń typu SPAD (Signal Passed at Danger – pominięcie sygnału „Stój”) - incydentów kategorii C44 (w 2023 r. zaistniało - 129 incydentów, a w 2024 r. – zaistniało 157 incydentów) oraz wypadków kategorii B04 (w 2023 r. zaistniało – 36 wypadków, a w 2024 r. zaistniało – 39 wypadków). Liczba zaistniałych zdarzeń spowodowanych niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (wypadki kat. B04 i incydenty kat. C44), w ostatnich trzech latach wykazują tendencję wzrostową. Niezbędne jest więc podjęcie skoordynowanych działań prowadzących do ograniczenia ich liczby (niedopuszczenie do eskalacji zjawiska) i negatywnego wpływu na funkcjonowanie systemu kolei. W zakres podejmowanych zadań mogą wchodzić m.in.: wzmocnienie nadzoru instruktorskiego, praktyczne ćwiczenia sytuacji związanych z zatrzymaniem pociągu w miejscu wskazanym wskaźnikiem W4 lub przed sygnałem S1, dodatkowe elementy szkolenia i oceny kandydatów na maszynistów oraz maszynistów w zakresie prawidłowej obserwacji wskaźników oraz nadawanych sygnałów, okresowe analizy zdarzeń podczas szkoleń praktycznych i teoretycznych, właściwy dobór maszynistów do prowadzenia praktycznej nauki zawodu itd.

W systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd), prowadzonym przez Komisję, odnotowano spadek liczby zdarzeń kategorii B17, tj. niewłaściwego załadowania, rozładowania i nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach

ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego z 24 wypadków kat. B17 zaistniałych w 2023 r. spadek do 12 zdarzeń zaistniałych w 2024 r. Powyższe świadczy o zaangażowaniu podmiotów odpowiedzialnych za wykonywanie tych czynności.

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń wynika, że wystąpił również wzrost (o 22 incydenty) zdarzeń kwalifikowanych do kategorii C64 (w roku 2024 zanotowano 743 incydentów, a w roku 2023 – 721), tj. *złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu*). Do kategorii C64 przez komisje kolejowe - kwalifikowane są incydenty, polegające na wjeździe i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami (rogatkami). W 2024 r. zaistniało 743 zdarzeń kategorii C64 w tym: 645 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 70 obrzuceń pociągów i 28 pozostałych incydentów (kradzieże, ułożenie przeszkody i inne czyny chuligańskie). Natomiast w 2023 r. zaistniało 721 zdarzeń kategorii C64 w tym: 638 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 67 obrzuceń pociągów i 16 pozostałych incydentów.

Łącznie w ewidencji w 2024 r. zanotowano 698 incydentów na przejazdach kolejowo-drogowych – polegających na niezatrzymaniu się pojazdu drogowego przed zamykającą się lub zamkniętą rogatek (półrogatką zamykającą wjazd na przejazd) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 53) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu, w tym zamknięcia pojazdów drogowych na przejazdach, uszkodzenia rogatek (tj. incydenty kategorii C64 – 645).

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

Zarządcy infrastruktury powinni nadal podejmować działania, aby incydenty pozostawiania pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi rogatekami bez kontaktu z pojazdami kolejowymi były każdorazowo kwalifikowane wyłącznie do kat. C64. Przewoźnicy winni w ramach kultury bezpieczeństwa podejmować działania, mające na celu spowodowanie, aby maszyniści i prowadzący

pojazdy kolejowe każdorazowo zgłaszali pracownikom zarządcy infrastruktury fakt pozostawiania pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi rogatkami.

Odnotowano większą liczbę poszkodowanych (zabitych) w ewidencji wszystkich wypadków kolejowych, tj. o 4,4 %, mimo spadku zdarzeń (wypadków) w 2024 r. zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych (Wykres 2).

Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 15 sierpnia 2025 r. Liczba zdarzeń w statystyce w tej kategorii jest znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2024 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę kwalifikacji części zdarzeń kategorii B34, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia kategorii C53, tj. wykrywane uszkodzenia lub stany awaryjne pojazdów kolejowych z napędem przez urządzenia detekcji, potwierdzone w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także inne usterki w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważone przez personel obsługi. Nastąpił wzrost tych zdarzeń z 31 zaistniałych w 2023 r. do 45 - w 2024 roku. Powyższe wymaga zwiększenia nadzoru i zaangażowania przewoźników kolejowych.

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby incydentów kategorii C68 – rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia pojazdu kolejowego (w 2024 roku zaistniało 186, a w 2023 – zaistniało 215 incydentów). Niemniej jednak nadal występuje duża liczba tych zdarzeń, co powinno mobilizować komisje kolejowe do bardziej wnikliwych analiz przyczyn i wyjaśnienia okoliczności ich powstawania, w celu minimalizowania zagrożeń.

W ewidencji w 2024 r., zanotowano wzrost liczby zgłoszonych incydentów o 5,9% w stosunku do roku poprzedniego (Wykres 1). W odniesieniu do wypadków zaistniałe incydenty generują mniejsze straty materialne i mniejszą liczbę osób poszkodowanych. Niemniej jednak utrzymująca się ich duża liczba, stanowi nadal istotną informację o istniejących zagrożeniach, które podmioty rynku kolejowego powinny poddać monitorowaniu w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem i systemów zarządzania utrzymaniem. Incydenty kategorii C54 (173), C64 (743), C68 (186) stanowią łącznie ponad 59,4 % wszystkich incydentów zaistniałych w 2024 r.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia, zaistniałe podczas prowadzenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych. Zdarzenia związane z inwestycjami najczęściej są kwalifikowane do kategorii B09 i C51. Kategorie zdarzeń B09 i C51 związane z uszkodzeniem lub złym utrzymaniem budowli obejmują również niewłaściwe wykonywanie robót inwestycyjnych i modernizacyjnych (np. najechanie pojazdu kolejowego na pozostawione sprzęty (materiały) na torze lub w skrajni toru). Ponadto oprócz powyższych kategorii, zdarzenia zaistniałe w związku nieprawidłowościami podczas wykonywania napraw infrastruktury, robót inwestycyjnych i modernizacyjnych były kwalifikowane przez komisje kolejowe do innych kategorii.

W poprzednim roku nastąpił spadek liczby wypadków kategorii B09 - z 50 w 2023 r. do 32 w 2024 r., lecz znacznie wzrosła liczba incydentów kategorii C51, wzrost - z 58 w 2023 r. do 92 w 2024 r. Wzrost liczby tych incydentów jest niepokojący i powinien podlegać wnikliwej uwadze przez sprawujących nadzór i organizujących te prace (z uwagi na znaczący wpływ czynnika ludzkiego).

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń na bocznicach kolejowych wynika, że w 2024 r. nastąpił ich nieznaczny spadek (tj. w 2024 r. - zaistniało 169 zdarzeń, w tym 131 wypadków oraz 38 incydentów), natomiast w 2023 r. zaistniało łącznie 180 (w tym 146 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 34 do kategorii incydenty kolejowe).

Zdarzenia na bocznicach kolejowych w 2024 r. stanowią 6,8 % ogólnej liczby (2493 zdarzeń zgłoszonych do PKBWK, wypadki (131) stanowią 20,6% ogólnej liczby (637) zaistniałych poważnych wypadków i wypadków kolejowych zgłoszonych do PKBWK, a incydenty (38) stanowią 2,0% ogólnej liczby incydentów kolejowych (1856).

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

Komisja w 2024 r. realizowała swoje ustawowe obowiązki, przy współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z: komisjami kolejowymi, krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, UTK oraz Agencją Kolejową Unii Europejskiej.

9. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2025 r.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych ul. Domaniewska 36/38 02-672 Warszawa CZŁONKOWIE STAŁI:	
Tadeusz Ryś Przewodniczący Komisji telefon 47 72 17 790	 Zastępca Przewodniczącego Komisji (wakat)
Rafał Leśniowski Zastępca Przewodniczącego Komisji telefon 47 72 17 793	Arkadiusz Kowalski Członek stały Komisji telefon 47 72 17 794
Henryk Zgrzebnicki Sekretarz Komisji telefon 47 72 17 792	Barbara Pióro Pracownik obsługi Komisji telefon 47 72 17 791, fax 47 72 87 715 e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl
Oddział w Katowicach ul. Rolna 43 40-555 Katowice	Oddział w Poznaniu ul. Składowa 4 61-897 Poznań
Grzegorz Skarwecki Członek stały Komisji - koordynujący pracę Oddziału w Katowicach telefon 32 607-24-64	Benedykt Kugielski Członek stały Komisji koordynujący pracę Oddziału w Poznaniu telefon 61 221-64-03
Tomasz Resiak Członek stały Komisji - Oddział w Katowicach telefon 32 607-24-65	Dionizy Jędrzych Członek stały Komisji - Oddział w Poznaniu telefon 61 221-64-05
Marek Różyć Członek stały Komisji - Oddział w Katowicach telefon 32 607-24-65	Tomasz Aleksandrowicz Członek stały Komisji - Oddział w Poznaniu telefon 61 221-64-05
..... Członek stały Komisji (wakat)	
Telefon dyżurny 510 126 711	

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem:

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

zakładka: Co robimy → Państwowa Komisja Badania Wypadków 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),
- skład Komisji,
- akty prawne i dokumenty,
- raporty,
- ochrona danych osobowych (zgodnie z RODO).

ZAŁĄCZNIK „A”

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2024 r.

(wg informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

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

1. RAPORT Nr PKBWK 01/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny;
2. RAPORT Nr PKBWK 02/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 07 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki;
3. RAPORT Nr PKBWK 03/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska;
4. RAPORT Nr PKBWK 04/2024 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego 8 maja 2023 r. o godz. 7:26 na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie;
5. RAPORT Nr PKBWK 05/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 12 kwietnia 2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny;
6. RAPORT Nr PKBWK 06/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 24 sierpnia 2023 r. o godz. 12:05 na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice;
7. Raport Roczny za Rok 2023 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

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

Pod każdym zaleceniem wskazano średni procent realizacji danego zalecenia.

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

- I. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 01/2024** z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny

PKBWK 01/2024_1 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w ramach szkoleń okresowych i dodatkowych oraz kursów dla dyżurnych ruchu, zwróci szczególną uwagę na przepisowe stosowanie treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.

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

PKBWK 01/2024_2 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. obejmie szczególnym nadzorem pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego (dyżurnych ruchu, nastawniczych) o stażu pracy poniżej dwóch lat.

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

PKBWK 01/2024_3 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wzmocni działania w zakresie okresowych odsłuchów zarejestrowanych rozmów prowadzonych z posterunków ruchu, zwłaszcza w czasie obowiązujących obostrzeń (telefoniczne zapowiadanie, wydawanie poleceń i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu).

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

PKBWK 01/2024_4 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wprowadzi stały nadzór nad poprawnością stosowania treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.

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

PKBWK 01/2024_5 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona na zarządzanej sieci kolejowej, sprawdzenia obecności „Wskaźników kanału radiowego” W 28 w miejscach zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej.

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

PKBWK 01/2024_6 Dla zapewnienia dobrej widoczności zwrotnego refleksu z tarcz sygnałów Pc-5 (dzienny) na łukach, przewoźnicy kolejowi wdrożą obowiązek stosowania tarcz sygnałów Pc-5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”, zgodnych z wymaganiami technicznymi ujętymi w części II Instrukcji Ie-102 „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych” na pociągach towarowych kursujących na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ADRESACI ZALECENIA: Przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na przewóz rzeczy.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **84%**

PKBWK 01/2024_7 Przewoźnik kolejowy CTL Logistics Sp. z o.o. zapewni nadzór nad prawidłowością ustawienia rzeczywistych czasów w rejestratorach pojazdów trakcyjnych.

ADRESACI ZALECENIA: CTL Logistics Sp. z o.o.
PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 01/2024_8 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wyegzekwują od wykonawców robót, wyeliminowanie widoczności źródeł światła oświetlających teren budowy w rejonie czynnych torów kolejowych, powodujących oślepienie kierujących pojazdami kolejowymi.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 97%

II. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 02/2024
z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 07 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki

PKBWK 02/2021_1 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) zwiększą nadzór nad procesem naprawy zestawów kołowych podczas wymiany kół oraz wykonywanych poziomów utrzymania P4 i P5.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 71%

PKBWK 02/2024_2 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają sprawdzenia Systemów Zarządzania Utrzymaniem (MMS) pod kątem czynników przyczyniających się do zaistniałego zdarzenia oraz rozważą ujęcie w tych systemach następujących elementów:

- a) szczegółowe wymagania wobec wykonawców wykonujących czynności poziomów utrzymania P4 i P5,
- b) ujęcia w Systemie Zarządzania Utrzymaniem (MMS) wagonów towarowych wymogów kompetencyjnych oraz szczegółowych zadań dla pracowników upoważnionych do wykonywania odbiorów technicznych, w szczególności w zakresie odbiorów międzyoperacyjnych.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 81%

PKBWK 02/2024_3 TORPOL S.A. w ramach systemu zarządzania utrzymaniem podejmie działania w zakresie:

- a) zwiększenia nadzoru nad przestrzeganiem procedur Systemu Zarządzania Utrzymaniem,
- b) zapewnienia szczegółowego nadzoru nad dostawcami świadczącymi usługi utrzymania pojazdów kolejowych, w szczególności w zakresie badań części biegowych. .

ADRESACI ZALECENIA: TORPOL S.A.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 80%

PKBWK 02/2024_4 Zakład MEGA-MET sp. z o.o. sp.k. w Łazach podejmie działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi czynnościami poziomu utrzymania P4 i P5, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych, zwłaszcza zleczanych na zewnątrz.

ADRESACI ZALECENIA: Zakład MEGA-MET sp. z o.o. sp.k. w Łazach.
PROCENT REALIZACJI: 100%

PKBWK 02/2024_5 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania dokumentowanych szczegółowych¹⁾ badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji.

(¹) W zakres szczegółowego badania nieniszczącego osi zastawu kołowego wagonu towarowego, użytego w treści Raportu wchodzi m.in.: demontaż zestawów kołowych spod wagonu towarowego, demontaż łożysk i odsłonięcie części środkowej osi, oględziny zewnętrzne. Badanie należy przeprowadzić metodą ultra dźwiękową (UT) i magnetyczno-proszkową (MT) po zdjęciu warstwy zabezpieczającej z powierzchni bocznej czopów oraz części środkowej osi.)

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 72%

III. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 03/2024
z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska

PKBWK 03/2024_1.1 Skorygowanie – przesunięcie ustawienia szaf aparatu tak, aby zapewniały widzialność czoła zbliżających się pociągów do przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania: - demontaż szaf aparatu.

PKBWK 03/2024_1.2 Doposażenie przejazdu w urządzenia rejestrujące nieprzestrzeganie zasad obowiązujących kierowców, gdy zabudowany jest znak B-20 oraz zamontowanie tablic świetlnych z napisem „Uwaga pociąg”, które będą informowały kierowców pojazdów drogowych o przejeździe.

ADRESACI ZALECENIA: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

PROCENT REALIZACJI: **10%**

Podjęte działania: przygotowanie materiałów dla ogłoszenia konkursu ofert, wykonania analizy zabudowy urządzeń monitorowania.

PKBWK 03/2024_1.3 Zarządca linii kolejowej Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. z uwagi na iloczyn ruchu wdroży działanie zmierzające do przekwalifikowania przejazdu z kategorii „D” na wyższą kategorię „C” (ze względu na ograniczenia terenowe brak możliwości zabudowy urządzeń kat. „B”) z doposażeniem w urządzenia monitorujące-rejestrujące nieprzestrzeganie zasad obowiązujących kierowców w trakcie nadawanych sygnałów na sygnalizatorach drogowych.

ADRESACI ZALECENIA: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

PROCENT REALIZACJI: **10%**

PKBWK 03/2024_2 Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. dokona ponownej analizy ryzyka związanego z zaistnieniem wypadków na przejazdach i jeśli to niezbędne podejmie środki ograniczenia tego ryzyka.

ADRESACI ZALECENIA: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

PROCENT REALIZACJI: **10%**

IV. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 04/2024
z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 08 maja 2023 r. o godz. 7:26 na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie

PKBWK 04/2024_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do robót i nadzoru, pracowników posiadających wymagane uprawnienia i zezwolenia.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 04/2024_2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do wykonywania pracy na zarządzanej infrastrukturze pracowników firm zewnętrznych, którzy posiadają karty wstępu.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Realizacja niniejszego zalecenia ma charakter systemowy i tematyka w nim wskazana jest i będzie realizowana w trybie ciągłym.

KBWK 04/2024_3 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla liniowych inwestycji, przeprowadzi normowanie pracy dla kierowników kontraktu i inspektorów nadzoru pod kątem możliwości realizacji zadań wynikających z przepisów Prawa budowlanego i wewnętrznych procedur oraz w oparciu o wyniki tego normowania podejmie odpowiednie działania.

V. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr KBWK 05/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 12 kwietnia 2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny

PKBWK 05/2024_1 PKP PLK S.A. IZ Poznań dla zapewnienia bezpiecznej organizacji ruchu pociągów kończących bieg na torze 51 w stacji Poznań Główny, w celu zmiany lokalizacji miejsca przebiegowego, zabuduje semafor drogowskazowy zamiast tarczy Tm60.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **15%**

PKBWK 05/2024_2 Do czasu realizacji Zalecenia nr 1, PKP PLK S.A. IZ Poznań w Działce 22. Inne postanowienia nieobjęte treścią poprzednich w ust. 12 Regulaminu Technicznego Stacji Poznań doprecyzuje szczegółowe zasady postępowania w przypadku konieczności użycia polecenia specjalnego „ZW”, a odbiegające od postanowień ujętych w §46 ust. 4 i 8 Instrukcji Ir-1 oraz w §13 ust.4 i §14 ust. 4 Instrukcji Ie-20.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 05/2024_3 PKP PLK S.A. wspólnie z dostawcą systemu dostosuje system komputerowy w stacji Poznań Główny - polecenie specjalne „ZW” z określeniem wymaganego opóźnienia czasowego, zgodnie z przyjętymi Standardami technicznymi dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym i Podręcznikiem operatora Poznański Węzeł Kolejowy E-20.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **15%**

PKBWK 05/2024_4 PKP PLK S.A. IZ Poznań doprowadzi do zgodności planu drogowego ze stanem faktycznym - (usytuowanie wskaźnika W4 przy torze 51).

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **30%**

PKBWK 05/2024_5 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, dokonają sprawdzenia na posterunkach wyposażonych w komputerowe urządzenia srk, celowości stosowania polecenia specjalnego zwolnienia przebiegu w trybie doraźnym (np. ZW; PZA; ...) pod kątem przestrzegania przepisów bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **89%**

PKBWK 05/2024_6 PKP CARGO S.A. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-03/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 nowobudowanych i będących w eksploatacji.

ADRESACI ZALECENIA: PKP CARGO S.A.

PROCENT REALIZACJI: **27%**

PKBWK 05/2024_7 PKP PLK S.A. uzupełni Rejestr zagrożeń o kolejne zagrożenie: „Niezgodne z obowiązującymi przepisami zapisy w Regulaminie technicznym posterunku ruchu w zakresie organizacji ruchu”.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

- Brak precyzyjnych uregulowań w dokumentacji technicznej lub w regulacjach wewnętrznych.
- Dokonano aktualizacji zapisów „Rejestru Zagrożeń PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wersja 20 z 29 listopada 2024 r.)” w wyniku, której w ramach zagrożenia 12.6 „Błędnie opracowany Regulamin Techniczny” uwzględnione zostało nowe źródło zagrożenia 12.6.7 „Niezgodne z obowiązującymi przepisami zapisy w regulaminie technicznym w zakresie organizacji ruchu”.

PKBWK 05/2024_8 PKP PLK S.A. IZ Poznań podejmie działania w celu usunięcia nieprawidłowości, o których mowa w Rozdziale IV pkt 3.4, tj. w celu poprawy ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu na nastawni LCS stacji Poznań Główny.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu ze względu na brak możliwości poprawy ergonomii stanowisk pracy na LCS Poznań PoA przeniósł 3 stanowiska na posterunki lokalne: Swarzędz (od dn. 06.08.2024 r.) Poznań Wschód oraz Poznań Górczyn (od dn. 05.08.2024 r.).

PKBWK 05/2024_9 Autoryzowani zarządcy infrastruktury ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenie związane z nieprawidłową ergonomią stanowisk pracy dyżurnych ruchu. Ponadto dokonają weryfikacji ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu w przypadkach usytuowania kilku stanowisk pracy w bezpośrednim sąsiedztwie w jednym pomieszczeniu, a w przypadku wykrycia nieprawidłowości, podejmą działania w celu poprawy warunków pracy dyżurnych ruchu.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **92%**

VI. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr KBWK 05/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 24 sierpnia 2023 r. o godz. 12:05 na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice

PKBWK 06/2024_1 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wprowadzą w systemach zarządzania bezpieczeństwem program doskonalenia dla maszynistów o stażu pracy poniżej 5 lat uwzględniający, co najmniej:

- a) obowiązek przeprowadzania nadzorowanych jazd instruktażowych z pracownikami rozpoczynającymi pracę na stanowisku maszynisty, w wymiarze, co najmniej jedna jazda w miesiącu, przez okres jednego roku z każdym maszynistą, od chwili uzyskania przez niego świadectwa maszynisty,

- b) przeprowadzanie szkoleń doraźnych, w tym zwiększenie dotychczasowej liczby godzin szkoleń na symulatorach co najmniej 1 h/rocznie,
- c) objęcie tej grupy pracowników szczególną opieką w zakresie procesów postępowania takich jak zachowanie koncentracji, selekcjonowanie bodźców, podzielność uwagi, umiejętność pracy pod presją czasu i w stresie.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68%**

PKBWK 06/2024_2 Certyfikowani przewoźnicy w trakcie kursów przygotowawczych, szkoleń i pouczeń okresowych dla prowadzących pojazdy kolejowe, uwzględnią tematykę związaną z zasadami używania telefonów komórkowych i innych urządzeń mobilnych w trakcie prowadzenia pociągów i wykonywania manewrów, zgodnie z rekomendacją Przewodniczącego PKBWK (Raport nr PKBWK/1/2012 zalecenie nr 3 o treści:

Wprowadzenie w instrukcjach i przepisach wewnętrznych przewoźników oraz zarządców posiadających pojazdy kolejowe z napędem, zakazu używania telefonów komórkowych przez prowadzących pojazdy w trakcie jazdy, za wyjątkiem sytuacji szczególnych (np. brak łączności, wypadek) przewidzianych w przepisach wewnętrznych).

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **84%**

PKBWK 06/2024_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w ramach posiadanych systemów zarządzania zidentyfikują zagrożenie związane z powtarzaniem się przyczyn awarii dla danego typu pojazdu oraz przeprowadzą ocenę ryzyka dla tego zagrożenia. W przypadku ujawnienia zagrożenia będą kontynuować:

- a) stosowanie środków naprawczych, aby wyeliminować wykryte zagrożenie bezpieczeństwa,
- b) zgłaszanie powtarzających się usterek pojazdów danego typu producentowi taboru w celu dokonania przez producenta weryfikacji awaryjności w odniesieniu do innych pojazdów danego typu, monitorowania sprawności potencjalnie wadliwych podzespołów oraz podjęcia działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji tych pojazdów np. poprzez naprawę/wymianę wadliwego komponentu we wszystkich pojazdach danego typu.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w ramach posiadanych systemów zarządzania

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

PKBWK 06/2024_4 PKP PLK S.A. IZ Łódź celem uzyskania czytelnej i ciągłej widoczności sygnałów na semaforze drogowskazowym J1^{1/2/3/m}, zabuduje przed nim sygnalizatory powtarzające.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **20%**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz z producentem urządzeń srk ustalili możliwość realizacji niniejszego zalecenia tj. zabudowy sygnalizatorów powtarzających przed semaforem drogowskazowym J1^{1/2/3/m}. W związku z zapytaniem złożonym przez Zakład Linii Kolejowych w Łodzi, otrzymana została oferta przygotowana przez firmę Hitachi Rail GTS Polska Sp. z o.o. Pozyskane zostały również środki finansowe w kwocie 2,49 mln zł na wykonanie zadania wynikającego z treści niniejszego zalecenia, tj. dotyczącego zabudowy sygnalizatorów powtarzających w stacji Skierniewice w urządzeniach firmy THALES.

Obecnie realizacja zalecenia znajduje się na etapie postępowania zakupowego.

PKBWK 06/2024_5 PKP PLK S.A. w ramach pouczeń okresowych i doraźnych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego:

- a) przyjmie jako dobrą praktykę dodatkowe informowanie drogą radiową kierujących pojazdami kolejowymi przez pracowników posterunków ruchu o zmianach organizacji ruchu danego pociągu w obrębie stacji, w szczególności o nieplanowanym zatrzymaniu na stacji lub szlaku, w celu przepuszczania innych pociągów jak wskazano w Zaleceniu Przewodniczącego PKBWK w Raportach (nr PKBWK/03/2018 zalecenie nr 4 o treści:

PKP PLK S.A. w ramach pouczeń okresowych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego położy szczególny nacisk na:

(...) c) dobrą praktykę informowania drogą radiową kierujących pojazdami kolejowymi przez pracowników posterunków ruchu o zmianach organizacji ruchu danego pociągu w obrębie stacji, w szczególności o nieplanowanym zatrzymaniu na stacji, w celu przepuszczania innych pociągów

oraz nr PKBWK/02/2022 zalecenie nr 1 o treści:

Zarządcy infrastruktury spowodują, że dyżurni ruchu w przypadku, gdy udzielać będą informacji prowadzącym pojazdy kolejowe o konieczności przepuszczenia pociągów, powinni informować ich na bieżąco o zmianie organizacji ruchu na stacji.).

- b) ujmie tematykę formułowania radiotelegramów zgodnie z instrukcją Ir-5 (R-12).

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **30%**

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako działanie alternatywne do niniejszego zalecenia z dniem 12.09.2024 r. **wprowadziły zmianę do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir- 1 uszczegóławiając zapisy § 48 ust. 1 i § 64 ust. 9.**
- Zmienione zapisy Instrukcji Ir-1 obligują prowadzących pojazdy kolejowe by w czasie dojazdu pociągów do semafora wjazdowego lub tarczy ostrzegawczej przelotowej informującej, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój”, a także w przypadku, gdy pociąg w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd przez posterunek bez zatrzymania, a semafor wjazdowy, lub tarcza ostrzegawcza przelotowa informują, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój”, nawiązali łączność z dyżurnym ruchu w celu wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego, w sposób analogiczny do postępowania obowiązującego dla braku sygnału zezwalającego na jazdę na semaforze wjazdowym. W przypadku gdy maszynista zaniecha tego obowiązku, łączność z nim nawiązuje dyżurny ruchu. Tym samym zapis wskazuje, że przed podaniem sygnału zezwalającego na wjazd wymagana jest wymiana informacji między maszynistą, a dyżurnym ruchu.
- Tematyka zaleceń wynikających z rekomendacji zawartych w raportach PKBWK, jest na stałe uwzględniana w „Wytycznych w sprawie organizacji pouczeń okresowych”

VII. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Roczny za rok 2023

Raport Roczny za 2023_1 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona analizy zdarzeń zatrzymania się pojazdu między rogatkami, zaistniałych w 2023 r. na przejazdach kolejowych kategorii B. W przypadku, jeśli liczba zdarzeń na danym przejeździe kolejowym przekracza 5 na rok, należy podjąć działania mające na celu ograniczenie ryzyka zaistnienia zdarzeń, a w szczególności:

- szczegółowo przeanalizuje przyczyny pozostawiania pojazdów w strefie przejazdu podczas przejazdu pociągu,
- wspólnie z zarządcami dróg (oraz innymi zainteresowanymi podmiotami) wypracuje środki ograniczenia ryzyka zdarzeń, dla skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w jednym poziomie poprzez zmianę organizacji ruchu drogowego, wprowadzenie dodatkowych obostrzeń ruchu pojazdów drogowych, ograniczenie prędkości dla pociągów,
- eliminację rogatek zjazdowych – zgodnie z zaleceniem PKBWK zawartym w Raporcie Rocznym za rok 2018,

- d) wprowadzenia zasady włączania i wyłączania latarek na drogach rogatkowych, będących w stanie otwartym (pionowym) równocześnie z nadawanym sygnałem zakazu na sygnalizatorach drogowych.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **20%**

Zalecenie zostało uwzględnione w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2025 i będzie realizowane zgodnie z treścią i wytycznymi zawartymi w Programie tj. wszystkie Zakłady Linii Kolejowych w ramach priorytetu M.1.5 dokonanie oceny ryzyka w zakresie kluczowych zagrożeń dla infrastruktury, zgodnie z działaniem M.1.5.3. przeprowadzą ocenę ryzyka dla zagrożeń związanych z zatrzymaniem się pojazdu między rogatkami na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, na których w okresie 2023-2024 doszło do 5 lub więcej zdarzeń

Raport Roczny za 2023_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, u których w 2023 r. zaistniały zdarzenia kolejowe kategorii B04 i C44, w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych podejmą działania zapobiegawcze występowaniu SPAD (Signal Passed At Danger – minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie), w tym ujmą w tematyce szkoleń okresowych dla maszynistów sposoby radzenia sobie ze stresem, obciążeniem psychicznym, brakiem koncentracji czy zmęczeniem, jako czynnikami mającymi podstawowy wpływ na zaistnienie tej kategorii zdarzeń.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **66%**

Najczęściej podejmowane działania:

- Wprowadzenie zmiany w instrukcji o zasadach doskonalenia zawodowego, egzaminach i szkoleniach w zakresie rozszerzenia tematyki szkoleń okresowych dla maszynistów oraz szkoleń na symulatorach.
- W tematyce szkoleń okresowych dla maszynistów zostanie ujęte zagadnienie - sposoby radzenia sobie ze stresem, obciążeniem psychicznym, brakiem koncentracji czy zmęczeniem, jako czynnikami mającymi podstawowy wpływ na zaistnienie tej kategorii zdarzeń.
- Nadzór nad realizacją programu pouczeń okresowych i planu szkoleń, właściwy dobór osób / jednostek szkolących, kierowanie pracowników na szkolenia specjalistyczne.

Raport Roczny za 2023_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa ujmą w programach szkoleń okresowych dla maszynistów, w tym szkoleń na symulatorach zasady postępowania w sytuacjach nieuniknionego zderzenia z innym pojazdem kolejowym i/lub drogowym, w tym w szczególności reakcję pracowników drużyn trakcyjnych oraz konieczność natychmiastowego opuszczenia kabiny pojazdu trakcyjnego przez nich (w bezpieczniejsze miejsce).

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **65%**

Najczęściej podejmowane działania:

- Przeprowadzenie cyklicznych szkoleń dla maszynistów i drużyn trakcyjnych w aspekcie reakcji oraz postępowania w sytuacjach nieuniknionego zdarzenia z innym pojazdem kolejowym i/lub drogowym. Uwzględnienie zalecenia w trakcie realizacji szkoleń na symulatorze.
- Nadzór nad realizacją programu pouczeń okresowych i planu szkoleń, właściwy dobór osób / jednostek szkolących, kierowanie pracowników na szkolenia specjalistyczne.

- Omówienie przyczyn i sposobów działania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych z pracownikami bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Raport Roczny za 2023_4 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. opracuje wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe o dużym natężeniu ruchu, uwzględniając w szczególności: prędkość na danej linii, iloczyn ruchu oraz pozostałe warunki związane z lokalizacją przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Wg informacji przekazanej przez PKP PLK S.A., iż został uruchomiony projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”. Założeniem Projektu jest poprawa bezpieczeństwa poprzez likwidację przejazdów kolejowo-drogowych i budowę w zamian skrzyżowań bezkolizyjnych na terenie całej Polski.

Raport Roczny za 2023_5 PKP PLK S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, podejmą działania w zakresie wykrywania przeszkód w obrębie przejazdu kolejowego i na przejeździe kolejowym przez inteligentne systemy detekcji umożliwiające: powiadamianie zainteresowanych pracowników zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego o zagrożeniu w przypadku wykrycia przeszkód, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego, rejestrowanie zachowań kierowców i przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

ADRESACI ZALECENIA: PKP PLK S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **80%**

Najczęściej podejmowane działania:

- Przegląd warunków miejscowych na przejazdach kolejowo-drogowych, sprawdzenie osygnalizowania, wrywkowa kontrola zachowania kierowców na przejazdach kolejowo-drogowych.
- Sprawdzenie możliwości zastosowania inteligentnych systemów detekcji umożliwiające powiadamianie zainteresowanych pracowników bocznic i przewoźników kolejowych o zagrożeniu w przypadku wykrycia przeszkód na przejazdach. Zapoznanie z rozwiązaniami dostępnymi na rynku i możliwościami ich zastosowania na przejazdach.
- Analiza zalecenia w kontekście charakterystyki użytkowanych przejazdów kolejowo-drogowych o niewielkim natężeniu ruchu - uzasadnienie dla podjęcia działań alternatywnych w tym zakresie

Raport Roczny za 2023_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wraz z organami samorządu terytorialnego i zarządcami dróg wdrożą postępowanie polegające na tym, że przed przystąpieniem do rewitalizacji i modernizacji linii kolejowej w celu zmniejszenia liczby przejazdów kolejowych, a zarazem zmniejszenia liczby tarcz ostrzegawczych przejazdowych (Top) na tej linii, dokonają analizy ciągów komunikacyjnych (dróg), tak by zostały one skierowane w jeden przejazd kolejowy, zachowując odległości 3 km pomiędzy nimi, a w miejsce likwidowanych przejazdów ewentualnie utworzyć ciąg pieszy jako przejście kat. E.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 76%

Najczęściej podejmowane działania:

- W przypadku rewitalizacji lub modernizacji linii kolejowej, zostanie wykonana analiza ciągów komunikacyjnych w kierunku ograniczenia ilości przejazdów kolejowych za sprawą kanalizacji ruchu samochodowego poprzez łączenie przejazdów lub zmianę organizacji ruchu.
- Zalecenie będzie omawianie z zarządcami dróg podczas cyklicznych spotkań dotyczących organizacji ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.
- Analiza istniejących ciągów komunikacyjnych w celu zmniejszenia liczby przejazdów kolejowo-drogowych.

ZAŁĄCZNIK „B”

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2024 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)

Zalecenia Nr 5 i 7 z RAPORTU Nr PKBWK 02/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 07 lutego 2023 r. o godz. 02: 00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki skierowane do Prezesa UTK

PKBWK 02/2024_zalecenie_5 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zakończy rozpoczęte w 2020 roku 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 Tak Force dla spraw wagonów towarowych/osi*, który został uzgodniony z krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority).

ADRESAT ZALECENIA: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

STAN REALIZACJI – w trakcie realizacji

Prezes UTK skierował do Ministerstwa Infrastruktury prośbę o ponowne rozpatrzenie wniosku o wprowadzenie zmian legislacyjnych do ustawy i wydanie aktu wykonawczego w tym zakresie, które uregulują wdrożenie ^{20*)} KRZK i pozwolą na kontynuację rozpoczętych przez Prezesa UTK działań.

PKBWK 02/2024_zalecenie_7 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego rozważył możliwość powołania zespołu ekspertów celem pozyskania opinii i wiedzy umożliwiającej określenie zakresu dodatkowych badań osi zestawów kołowych eksploatowanych powyżej 40 lat w wagonach towarowych.

ADRESAT ZALECENIA: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

STAN REALIZACJI – **100%**

- Od czerwca do grudnia 2024 r. pracował w Urzędzie Transportu Kolejowego zespół ekspertów, który miał określić ewentualny zakres dodatkowych badań osi zestawów kołowych eksploatowanych powyżej 40 lat w wagonach towarowych. Wnioski, które sformułowali eksperci, zostały wydane w formie rekomendacji Prezesa UTK.
- Prezes UTK uznał zasadność wniosków sformułowanych przez zespół ekspertów i na ich podstawie sporządził rekomendacje. Powinny je stosować m.in. podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM), certyfikowane w funkcji utrzymania a także pozostali dostawcy świadczący usługi związane z badaniami nieniszczącymi.
- "Rekomendacje Prezesa UTK ws badań ^{21*)} NDT osi zestawów kołowych w wagonach towarowych" - zostały opublikowane na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/21381>, Rekomendacje-Prezesa-UTK, odnoszą się do:
 1. badania osi zestawów kołowych w wieku powyżej 40 lat;
 2. rodzajów i częstotliwości badań NDT osi zestawów kołowych stosowanych w wagonach towarowych;
 3. dodatkowych wymagań dla ECM oraz dostawców usług utrzymaniowych;
 4. innych podmiotów rynku kolejowego.Ze stosowania rekomendacji Prezes UTK wyłączył podmioty autoryzowane według VPI lub systemów równoważnych, które posiadają już uregulowany nadzór nad badaniami nieniszczącymi osi zestawów kołowych.

^{20*)} KRZK – Krajowy Rejestr Zestawów Kołowych

^{21*)} badania NDT - Skrót NDT pochodzi od angielskiego określenia non-destructive testing oznaczającego badania nieniszczące. Oznacza to, że w trakcie badania produkt nie ulega zniszczeniu.

Zalecenie Nr 3 z RAPORTU Nr PKBWK 03/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska skierowane do Zarządcy drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie

PKBWK 1.4/2024_zalecenie_1 Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz Starostwo Powiatowe w Pruszkowie zrealizują zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania określone w rozdziale V.2 niniejszego Raportu.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie

STAN REALIZACJI – zrealizowane

Zrealizowane w zakresie dotyczącym zarządcy drogi powiatowej Starostwa Powiatowego w Pruszkowie.

PKBWK 02/2024_zalecenie_2 Zarządca drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie zapewni mechanizmy nadzoru i kontroli nad prawidłową widocznością przejazdu kolejowego z drogi i znaków drogowych informujących o przejeździe, w tym podjęcie działania mające na celu bieżące usuwanie roślinności ograniczającej widoczność znaków drogowych informujących o zbliżaniu się do przejazdu.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie

STAN REALIZACJI – zrealizowane

Zrealizowane w zakresie dotyczącym zarządcy drogi powiatowej Starostwa Powiatowego w Pruszkowie.

Zalecenia Nr 1 i 7 z Raportu Rocznoego za Rok 2023 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Raport Roczny za 2023_zalecenie_1 Minister Infrastruktury wprowadzi zmianę w przepisach krajowych (§ 21 rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji) przywracającą dwuosobową obsadę trakcyjną dla pociągów jadących z prędkością powyżej 130 km/h w przypadku, jeśli linia kolejowa lub pojazd kolejowy nie jest wyposażony w urządzenia ETCS.

ADRESAT ZALECENIA: Minister Infrastruktury

Raport Roczny za 2023_zalecenie_7 Minister Infrastruktury określi, w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe oraz maksymalną granicę iloczynu ruchu dla przejazdów kolejowych kategorii B wymuszającą budowę skrzyżowania wielopoziomowego.

ADRESAT ZALECENIA: Minister Infrastruktury

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała pismem PKBWK.592.12.2024 z dnia 07 października 2024 roku „Raport roczny za rok 2023” do Ministra Infrastruktury wraz z informacją o wydanych Zaleceniach nr 1 i 7.

ZAŁĄCZNIK „C”

Struktura zdarzeń w 2024 r. w stosunku do 2023 r. z podziałem na kategorie

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria (oznaczenie cyfrowe)	Razem 2023	Razem 2024
A	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	-	2
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	21	-	1
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	34	1 22*)	-
POWAŻNE WYPADKI, SUMA			1	3
B	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	00	19	19
	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	01	1	0
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	02	0	1
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	03	41	39
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	04	36	39
	Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się	05	0	0
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	06	1	1
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	07	5	0
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	08	12	19
	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	50	32
	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	6	6
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najeżdżenie na część konstrukcyjną wagonu)	11	15	10
	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	12	3	2
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoż hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	13	34	51
	Zamach zbrodniczy	14	0	0
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	15	12	12
	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	16	4	3
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	17	24	12
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdu)	18	5	2
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	11	6
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatk (kat. C)	20	30	32
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	21	131	116
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	22	2	3
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	23	13	7
	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	24	3	5
	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
	Eksplzja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	27	0	0
	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	28	0	0
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	29	0	0
	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)	30	5	6
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	31	6	2
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdu (kat. B, C)	32	6	9
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	33	13	14
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	34	166 ^{22*)}	175

	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	18	10
	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	36	0	0
	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	37	0	0
	Nieprawidłowe zadziaływanie 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 niezelektryfikowany	39	2	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	-	2	1
	WYPADKI, SUMA		676	634
C	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	41	0	4
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	42	2	6
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	43	76	71
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	44	129	157
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	45	11	8
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	46	1	1
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	47	5	8
	Przedwcześnie rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	48	2	5
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	49	0	0
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	50	24	25
	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	58	92
	Nieprawidłowe zadziaływanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym 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	3	7
	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 maźnice, gorący hamulec skutkujący przesunięciem obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	53	31	45
	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 przesunięciem obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	54	177	173
	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	55	27	29
	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	57	2	4
	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	4	3
	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoż hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych	60	60	102
	Zamach zbrodniczy	61	0	0
	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	62	13	20
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	63	0	0
	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	64	721	743
	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 poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	65	81	63
	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	66	82	53
	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	67	0	1
	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	68	215	186
	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	69	28	50
	INCYDENTY, SUMA		1752	1856
	ŁĄCZNIE ZDARZENIA		2429	2493

22*) jedno zdarzenie zostało zakwalifikowane, jako poważny wypadek kolejowy w trakcie prowadzenia postępowania w sprawie zaistniałego zdarzenia w 2024 roku (zmiana w statystyce za rok 2023 z „wypadku - kat. B34” na „poważny wypadek – kat. A34”)