



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Warszawa dn. 21.04.2009 r.

PRZEWODNICZĄCY  
PAŃSTWOWEJ KOMISJI  
BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

*Tadeusz Ryś*

PKBWK-076- 72 /RL/R/09  
L. dz. 834 /09

Pan Wojciech Balczun  
Prezes Zarządu  
PKP CARGO S.A.  
ul. Grójecka 17  
02-021 Warszawa

*Szanowny Panie Prezisie*

W nawiązaniu do prowadzonego postępowania i otrzymanego Protokołu ustaleń końcowych znak IZKI-732/02/08 z dnia 01.04.2009 r. w sprawie wypadku kategorii B10 – wykolejenia lokomotywy ET22 zaistniałego w dniu 15.05.2008 r. o godz. 9:43 w st. Wrocław Popowice w km. 4,265 linii kolejowej nr 271 zgodnie z ust. 8 art. 281 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16 poz. 94 z późn zmianami) niniejszym

**zalecam**

spowodowanie przez Zarząd PKP Cargo S.A. podjęcie niezwłocznie następujących działań kontrolnych i zapobiegawczych w Spółce:

1. Systematyczne sprawdzenie sprawności technicznej amortyzatorów olejowych w lokomotywach serii ET22 w trakcie czynności utrzymaniowo-naprawczych, w tym w szczególności sprawdzenie poziomu oleju.
2. Wprowadzenie stosowanych zmian do przepisów wewnętrznych (instrukcji Ct3 oraz Dokumentacji Technologicznej Systemu Utrzymania dla lokomotyw serii ET22) nakazujących obowiązek okresowej kontroli stanu amortyzatorów oraz określających sposób badania stanu technicznego amortyzatorów lokomotyw serii ET22. Zmiany do przepisów wewnętrznych muszą zostać uzgodnione przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w myśl obowiązujących przepisów.

Uzasadnienie:

Prowadzone postępowanie w sprawie ww. wypadku, w tym badania amortyzatorów prowadzone przez Politechnikę Krakowską oraz Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor” w Poznaniu, wykazały, że przyczyną bezpośrednią zdarzenia była niesprawność techniczna 3 amortyzatorów lokomotywy serii ET22, które od czasu zabudowy nie były poddane przeglądowi. Należy nadmienić, że zgodnie z opracowaną „Instrukcją obsługi amortyzatora hydraulicznego stosowanego w pojazdach szynowych” (OW-777/4) opracowaną przez Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” w Poznaniu w lipcu 2000 r. przegląd należy dokonywać po 2 latach eksploatacji.

Biorąc pod uwagę ilość lokomotyw tej serii posiadanych przez Spółkę oraz zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jakie powoduje niewłaściwa praca amortyzatorów postanawiam jak na wstępie.

O podjętych działaniach proszę poinformować mnie, nie później jednak niż do dnia 15.05.2009 r.

*Z poważaniem*  
PRZEWODNICZĄCY  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Kolejowych  
*Tadeusz Ryś*

Do wiadomości:

Wiesław Jarosiewicz - Prezes UTK