



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Warszawa dn. 30.07.2009 r.

PRZEWODNICZĄCY
PAŃSTWOWEJ KOMISJI
BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

Tadeusz Ryś

PKBWK-076- 146 /RL/R/09
L. dz. 1625 /09

Pan Zbigniew Pucek
Prezes Zarządu
PTK Holding S.A.
ul. Wolności 337
41-800 ZABRZE

Stanowny Janie Prezesie

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 należącej do PKP Cargo S.A. 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), biorąc pod uwagę fakt, że lokomotywy serii ET22 są powszechnie eksploatowane na sieci kolejowej Polski niniejszym

zalecam

spowodowanie przez Zarząd PTK Holding 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 (w szczególności 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 przeglądom. 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 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 15.09.2009 r.

Z poważaniem