



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Warszawa dn. 30.07.2010 r.

PRZEWODNICZĄCY
PAŃSTWOWEJ KOMISJI
BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

Tadeusz Rys

PKBWK-076-171/BL/R/10
L. dz. 1805/10

~~Pan Zbigniew Szafranski
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe SA
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa~~

Szanowny Panie Prezencie

Biorąc pod uwagę co następuje:

1. dotychczasowe ustalenia prowadzonego postępowania przez Zespół Powypadkowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz komisję kolejową zakładową w sprawie poważnego wypadku kat. A04 zaistniałego w dniu 13.07.2010 r. o godz. 9:12 na szlaku Kępnice – Korzybie w km. 151,835 linii nr 405 Piła – Ustka,
2. spostrzeżenia i wyniki odbytej dnia 28.07.br lustracji odcinka linii nr 405 – Słupsk – Miastko – Słupsk przez Zespół Powypadkowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i komisję kolejową zakładową,

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), w związku ze stwierdzonymi poważnymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niniejszym

zalecam

spowodowanie przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie podjęcia w trybie pilnym działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego:

1. niezwłoczne przywrócenie całkowitej sprawności technicznej urządzeń sterowania ruchem kolejowym w mijance Korzybie,
2. wprowadzenie obowiązku dwuosobowej obsługi trakcyjnej w lokomotywach jednokabinowych na odcinku linii 405 Słupsk – Szczecinek w obu kierunkach dla wszystkich przewoźników kolejowych, w tym stosowna korekta w Regulaminie udostępniania tras pociągów i służbowym rozkładzie jazdy pociągów;
3. spowodowanie zapewnienia zasięgu radiolączności pociągowej na częstotliwości 150 MHz budując urządzenia retransmisji sygnału ze stacji Mistko oraz przywrócenie pełnej sprawności technicznej urządzeń Kapsch o częstotliwości 450 MHz, w tym pilne uruchomienie nieczynnej do dnia dzisiejszego stacji bazowej systemu Kapsch w Korzybiu,
4. dokonanie zabiegów konserwacyjnych napowietrznej linii teletechnicznej będącej nośnikiem transmisji sieci Kapsch i Systemu Nadzoru Ruchu włącznie z wycięciem drzew w pasie tej linii.

5. zabudowę w stacji Słupsk urządzeń rejestracji rozmów prowadzonych na kanale 6 radiolączności pociągowej o częstotliwości 150 MHz na odcinku linii Słupsk – Miastko,
6. wycięcie gałęzi drzew znajdujących się obecnie w obrysie pojazdów kolejowych i skrajni budowli na odcinku linii 405 Słupsk – Szczecinek stanowiących w trakcie jazdy pociągu zagrożenie dla drużyny pociągowej i podróżnych,
7. przypomnienie pracownikom zarządcy infrastruktury oraz pracownikom przewoźników o całkowitym zakazie przekazywania i otrzymywania zgody na wjazd na mijanki i szlaki linii nr 405 przy pomocy telefonów komórkowych.

Uzasadnienie:

W wyniku prowadzonego postępowania oraz odbytej w dniu 28.07.br lustracji odcinka linii nr 405 Słupsk – Miastko w obu kierunkach przez Zespół Powypadkowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i komisję kolejową zakładową, stwierdzono szereg nieprawidłowości dotyczących m.in.:

- nie funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym w mijance Korzybie,
- braku możliwości połączenia maszynisty z dyżurnym ruchu stacji Miastko za pomocą systemu radiolączności pociągowej systemu Kapsch, stanowiący podstawą łączność podczas prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku ok. 46 km jadąc od stacji Słupsk,
- braku możliwości połączenia maszynisty z dyżurnym ruchu odcinkowym w stacji Miastko za pomocą radiolączności pociągowej 150 MHz na odcinku ok. 50 km jadąc od stacji Słupsk.
- znajdowania się gałęzi drzew w obrysie pojazdów kolejowych oraz niewłaściwe utrzymanie linii teletechnicznej na odcinku Słupsk – Miastko, które powodują całkowity zanik wszystkich systemów łączności na odcinku linii nr 405 Słupsk – Miastko, co miało miejsce w dniu 28.07.br ok. godz. 14:00. przy pogodzie deszczowej bezwietrznej,
- braku dostatecznej widoczności szlaku przez maszynistę w pojedynczej obsadzie lokomotywy jednokabinowej podczas jazdy w obu kierunkach linii jadąc lokomotywą do przodu i do tyłu.
- jazdy przez lokomotywę serii SU42 tyłem do kierunku jazdy w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej, co stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego wskutek niewłaściwej ergonomii stanowiska maszynisty i usytuowanie go po lewej stronie. Fotel maszynisty umocowany na stałe do konstrukcji pojazdu z siedziskiem skierowanym wyłącznie do obsługi lokomotywy jadącej przodem.

Biorąc pod uwagę, że stwierdzone nieprawidłowości stanowią bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co może skutkować wystąpieniem kolejnych wypadków, zdaniem Komisji należy podjąć pilne stosowne działania zapobiegawcze jak wyżej.

Proszę o podjęcie pilnych działań przez Zarząd PKP PLK SA jak na wstępie i informację zwrotną o sposobie i terminie realizacji tak szybko jak to możliwe, nie później niż do dnia 12.08.2010 r.

Z poważaniem


Do wiadomości:

1. Pan Juliusz Engelhardt – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
2. Pan Mirosław Antonowicz – po Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
3. Pan Andrzej Panasiuk – Prezes Zarządu spółki Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o. o.