



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2013

Z DZIAŁALNOŚCI
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW
KOLEJOWYCH

ul Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa

tel.: (022) 630 14-33, fax.: (022) 630 14-39, e-mail: pkbwk@mir.gov.pl

Raport Roczny

SPIS TREŚCI

Punkt	Tytuł	Strona
1.	Wstęp nt. działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych	3
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania Komisji	3
1.2	Zadania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w świetle obowiązujących przepisów krajowych w Polsce	4
1.3	Struktura organizacyjna Komisji	5
1.4	Regulamin Komisji	6
2.	Formy i sposoby prowadzenia postępowania przez Komisję	7
3.	Zdarzenia w okresie 1 stycznia do 31 grudnia 2013 r.	11
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji	11
3.2	Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie. Poważny wypadek kat. A01 zaistniały w dniu 3 marca 2012 r. na szlaku Sprowa - Satrzyny w linii nr 64 km. 21,250	14
3.3	Zdarzenia zgłoszone przez Komisję do ERA za pośrednictwem systemu ERAIL/ERADIS	21
4.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w 2013 r.	22
4.1	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane po poważnym wypadku kat. A01 zaistniałym na szlaku Sprowa - Starzyny w km. 21,150 linii nr 064 w dniu 03.03.2012 r. o godz. 20:57.	22
4.2	Zalecenia wydane w 2013 r. opublikowane w Raporcie Rocznym za 2012 r. na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	26
4.3	Zalecenia wydane w niniejszym Raporcie Rocznym za 2013 r. na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	27
5.	Informacje na temat realizacji zaleceń wydanych w 2013 r. przez PKBWK - na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego.	28
6.	Analiza zdarzeń za 2013 r. w stosunku do roku 2012 r.	29
7.	Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w roku 2013	35
8.	Zadania na rok 2014 r.	36
9.	Podsumowanie	37
10.	Dane kontaktowe i teleadresowe Komisji	38
	ZAŁĄCZNIK - do Raportu Roczno PKBWK za 2013 r. Informacje na temat realizacji zaleceń wydanych w 2013 r. przez PKBWK uzyskane z Urzędu Transportu Kolejowego	39

1. Wstęp nt. działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej „Komisją”)

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania Komisji

Przy Ministrze właściwym do spraw transportu działa Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych („Komisja”) zgodnie z:

- Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 16/2007 poz. 94 z późn. zmianami zwana dalej „Ustawą”),
- Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89 poz. 593) w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych („Rozporządzenie”),
- Regulaminem działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, który wszedł w życie z dniem 30.12.2008 r. na podstawie Zarządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury z 30 grudnia 2008 r. (Nr 15 poz. 75).

Komisja wykonuje zadania w imieniu Ministra właściwego do spraw transportu. Ustanowienie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego Dyrektywy Nr 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego („Dyrektywa”) i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych. Zgodnie z art. 21 Dyrektywy każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić prowadzenie dochodzenia przyczyn wypadków i incydentów przez stały podmiot niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i decyzyjnie od władzy bezpieczeństwa, regulatora rynku kolejowego, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z funkcjonowaniem organu dochodzeniowego. Krajowym organem dochodzeniowym w znaczeniu określonym Dyrektywą w Polsce jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych („Komisja”). Komisja jest w pełni niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym od podmiotów, o których mowa w art. 21 Dyrektywy i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącego.

1.2 Zadania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w świetle obowiązujących przepisów krajowych w Polsce. Proces dochodzeniowy zdarzeń kolejowych w Polsce.

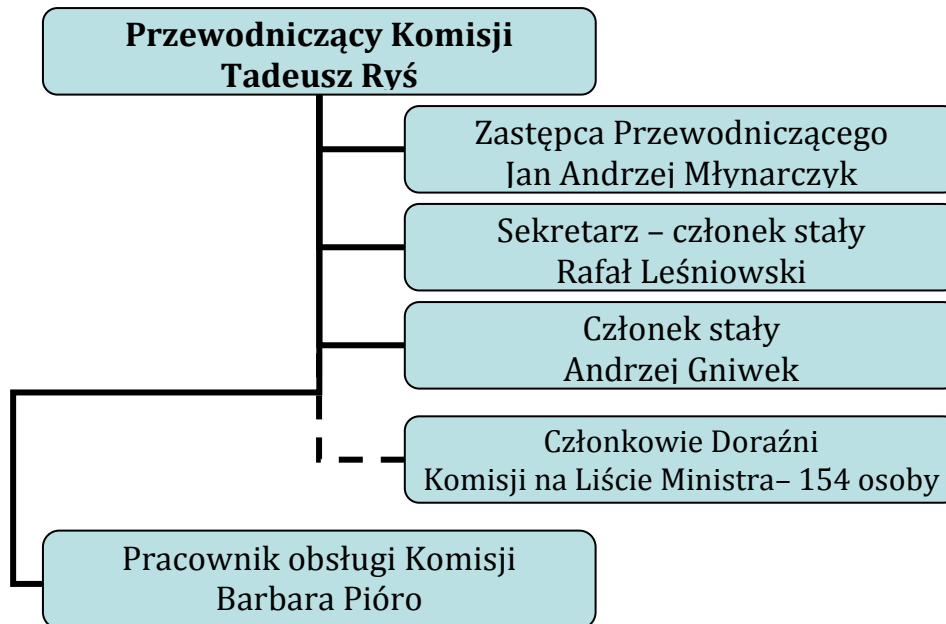
Komisja realizuje swoje zadania w imieniu Ministra właściwego do spraw transportu. Prowadzi ona postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej mającym oczywisty negatywny wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem, z wyłączeniem najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory. W ramach swojej działalności Komisja prowadzi lub nadzoruje dochodzenia, których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń jak również określenie wniosków zapobiegawczych. Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadków lub incydentów, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Decyzję dotyczącą podjęcia postępowania przez Komisję podejmuje jej Przewodniczący w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym na podstawie otrzymanego protokołu oględzin miejsca wypadku.

Przewodniczący Komisji prowadzi również nadzór nad pracami komisji kolejowych badających zaistniałe zdarzenia. Komisje kolejowe mają obowiązek zakończyć postępowanie w ciągu 30 dni roboczych od zaistnienia zdarzenia. Przewodniczący Komisji ma prawo do prolongaty terminu zakończenia dochodzenia o maksymalnie 5 miesięcy na pisemne wystąpienie przewodniczącego komisji kolejowej. W ramach nadzoru nad pracami komisji kolejowych, członkowie stali i doraźni Komisji mogą uczestniczyć w pracach tych komisji. Członkowie Komisji mogą również być wyznaczeni przez Przewodniczącego Komisji do przewodniczenia każdej komisji kolejowej. W spornych przypadkach, Przewodniczący Komisji ma prawo do powołania nowego składu komisji kolejowej. Po zakończeniu każdego postępowania Komisja dokonuje analizy protokołów ustaleń końcowych otrzymanych od komisji kolejowych badających wypadki lub incydenty kolejowe. Członkowie stali Komisji posiadają legitymacje uprawniające do czynności służbowych w miejscu wypadku zgodnie z Rozporządzeniem z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie wzorów legitymacji członków PKBWK (Dz. U. Nr 41 poz. 269). W przypadkach, w których Komisja prowadzi postępowanie, sporządza raport zgodny z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu (Dz. U. Nr 41 poz. 268).

1.3 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31.12.2013 r. w skład Komisji wchodziło 4 członków stałych oraz zatrudniony był 1 pracownik obsługi komisji prowadzący sprawy administracyjno-biurowe i sekretariat Przewodniczącego Komisji. Komisja ma swoją siedzibę w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w Warszawie.

Zgodnie z Ustawą, obsługę kadrową, finansową, socjalną i administracyjną Komisji prowadzą właściwe komórki organizacyjne Ministerstwa.



Stan na dzień 31.12.2013 r

1.4. Regulamin Komisji – wyciąg

Na podstawie Zarządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury w dniu 30 grudnia 2008 (Nr 15 poz. 75), z dniem ogłoszenia wszedł w życie Regulamin Komisji ("Regulamin").

Przewodniczący Komisji kieruje jej pracami. W razie nieobecności Przewodniczącego Komisji jej pracami kieruje Zastępca Przewodniczącego. W razie nieobecności Zastępcy Przewodniczącego pracami Komisji kieruje wyznaczony przez Przewodniczącego Komisji członek stały Komisji.

Przewodniczący Komisji koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.

Decyzja o podjęciu (lub nie podjęciu) prowadzenia postępowania przez Komisję należy do przewodniczącego PKBWK. Przewodniczący Komisji, po uzyskaniu informacji o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie na linii kolejowej w trybie art. 28 e ust. 3 Ustawy, dokonuje kwalifikacji tego zdarzenia w celu ustalenia konieczności podjęcia postępowania przez Komisję.

Jeżeli Przewodniczący Komisji zdecyduje o podjęciu postępowania powołuje zespół powypadkowy, a w szczególności wyznacza kierującego zespołem powypadkowym spośród członków Komisji i w porozumieniu z nim ustala skład zespołu.

W skład zespołu powypadkowego mogą wchodzić również wyznaczeni z listy Ministra przez Przewodniczącego Komisji, w porozumieniu z kierującym zespołem powypadkowym, członkowie doraźni. Jeżeli jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami faktycznymi, w pracach zespołu powypadkowego mogą uczestniczyć eksperci wskazani przez Przewodniczącego Komisji, na wniosek kierującego zespołem powypadkowym. W przypadku niepodjęcia lub odstąpienia przez Komisję od badania wypadku lub incydentu na linii kolejowej, Przewodniczący Komisji nadzoruje postępowanie podjęte przez komisję kolejową.

2. Formy prowadzenia postępowania przez Komisję i sprawowania nadzoru nad pracą komisji kolejowych

Komisja prowadzi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w następujących formach:

1. *Prowadzenie postępowania przez zespół powypadkowy powołany przez Przewodniczącego Komisji*
– w przypadku tej formy Przewodniczący Komisji wyznacza kierującego zespołem powypadkowym i w uzgodnieniu z nim powołuje zespół powypadkowy spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół powypadkowy Komisji bezpośrednio prowadzi postępowanie w sprawie zdarzenia. W tym przypadku w wyniku postępowania powstaje Raport, który jest przyjmowany przez Komisję w drodze uchwały.

W dniu 08. października 2013 r. zgodnie z postanowieniami §10 ust 1 i 2 Zarządzenia nr 59 Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, w decyzji nr PKBWK-0780-64/BP/13 z dnia 8 października 2013 r. Przewodniczący PKBWK Tadeusz Ryś wyznaczył zespół powypadkowy działający w ramach Komisji w sprawie wyjaśnienia przyczyn poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 30 września 2013 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym zlokalizowanym na szlaku Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów w torze nr 1 w km. 32,955 linii kolejowej nr 001 Warszawa Centralna – Katowice.

W skład Zespołu wyznaczeni zostali do dalszego prowadzenia postępowania wyjaśniającego:

Andrzej Gniwek jako kierujący zespołem powypadkowym, Członek stały PKBWK,
oraz jako członkowie zespołu powypadkowego:

Rafał Leśniowski – Sekretarz, członek stały PKBWK,

Henryk Skwarka – Członek doraźny PKBWK

Jednocześnie, Przewodniczący Komisji, zgodnie z art. 28h ust 2 pkt. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity zamieszczony w Dzienniku Ustaw Nr 16 poz. 94 z 2007 r. z późniejszymi zmianami), zobowiązał dotychczasowych członków kolejowej komisji zakładowej wymienionych w ust. VIII pkt. 5 „Protokołu oględzin miejsca poważnego wypadku” z datą 16.03.2012 r., do współpracy z Zespołem na podstawie pisemnego zobowiązania skierowanego do ich pracodawców nr PKBWK-076/BP/13 z dnia 8 października 2013 r.

Raport Roczny

W związku z podjęciem przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół, na podstawie art. 28e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 10 października 2013 r. zgłosiła ten fakt Europejskiej Agencji Kolejowej („ERA”) za pośrednictwem systemu informatycznego ERAIL i zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-2824.

W dniu 22 października 2013 r. nastąpiło formalne przekazanie Zespołowi powypadkowemu Komisji postępowania przez komisję kolejową zakładową jako wykonanie decyzji Przewodniczącego PKBWK Nr PKBWK-0780-64/BP/13 z dnia 8 października 2013 r.

W okresie od 22 października 2013 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. Zespół prowadził postępowanie powypadkowe.

W 2013 roku zakończone zostało przez zespół powypadkowy PKBWK dochodzenie w sprawie poważnego wypadku kategorii A 01 zaistniałego w dniu 03 marca 2012 r. o godz. 20:55 na szlaku Sprowa – Starzyny w torze nr 1 w km. 21,250 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Raport z badania poważnego wypadku nr PKBWK/1/2013 został zatwierdzony Uchwałą Nr 1/PKBWK/2013 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z dnia 3 stycznia 2013 r.

Szczegółowe informacje dotyczące prowadzonego postępowania w sprawie tego zdarzenia zamieszczono w dalszej treści Raportu.

- 2. Bezpośredni udział członka Komisji w pracach komisji kolejowej* – stosowany jest przede wszystkim przy zdarzeniach, jeśli istnieje podejrzenie, że do powstania wypadku przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w przypadku których postępowanie nie jest prowadzone przez zespół powypadkowy Komisji.

Zgodnie z § 10 ust. 3 Rozporządzenia, Przewodniczący Komisji może dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej miejscowej lub zakładowej członka Komisji (stałego lub doraźnego).

W 2013 r. Przewodniczący dwukrotnie wyznaczył członków stałych Komisji do przewodnictwa komisji kolejowej. Dotyczyło to postępowań w sprawie wypadków:

Raport Roczny

- kat. B05 zaistniałego w dniu 01.08.2013 r. o godz. 19:42 w torze szlakowym nr 1 szlaku Górki – Malinowo w km. 3,515 linii nr 729 zarządcy PKP PLK S.A. – najechanie przez pociąg towarowy na tył stojącego pociągu towarowego,
- kat. B22 zaistniałego w dniu 12.08.2013 r. o godz. 16:35 na przejeździe kolejowym kat. F zlokalizowanego na szlaku Łuków – Lublin Północny w km. 102,404 linii nr 030 zarządcy PKP PLK S.A.

3. *Bezpośredni nadzór nad zdarzeniami* – stosowany w przypadku niektórych zdarzeń, w szczególności w sytuacji, jeśli istnieje uzasadnione podejrzenie, że komisja kolejowa może mieć problemy z ustaleniem przyczyn, okoliczności czy kategorii zdarzenia. W ramach bezpośredniego nadzoru członkowie stali Komisji biorą udział w posiedzeniach komisji kolejowych przysłuchując się i obserwując prowadzone postępowanie, odbywają wizje lokalne na miejscu zdarzeń oraz zapraszają członków komisji kolejowych na posiedzenia przy udziale lub wspólnie z Komisją.

W 2013 roku odbywały się posiedzenia Komisji i komisji kolejowych w siedzibie PKBWK w Warszawie oraz wielokrotnie miały miejsca spotkania wyjazdowe Przewodniczącego i pozostałych członków PKBWK i komisji kolejowych poza siedzibą Komisji m.in. w miejscach zaistnienia zdarzeń połączone z oględzinami, przeprowadzaniem badań i pomiarów pod nadzorem Komisji oraz analizie dokumentacji związanej ze zdarzeniami.

Szczegółowe zestawienie postępowań bezpośrednio nadzorowanych przez Przewodniczącego Komisji w 2013 r. zawiera poniższa Tabela Nr 1.

Tabela Nr 1 – Wykaz postępowań bezpośrednio nadzorowanych przez Komisję

Lp.	Jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury zgłaszająca	Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Kategoria zdarzenia (oznaczenie cyfrowe)	Linia	Szlak lub stacja	Lokata	Data zdarzenia	Przewoźnik
1.	PKP PLK ZLK w Opolu	B	1	132	Błotnica Strzelecka	58,912	2013-04-28	DB Schenker / PKP Energetyka
2.	PKP PLK ZLK w Krakowie	B	35	133	Kraków Główny	70,654	2013-01-23	Przewozy Regionalne
3.	PKP PLK ZLK w Gdyni	B	BK	202	st.Gdańsk Wrzeszcz	5,260	2013-03-12	PKP Cargo
4.	PKP PLK ZLK w Siedlcach	B	9	29	Mostówka	rozjazd 11	2013-04-17	CTL Rail
5.	PKP PLK ZLK w Krakowie	C	52	91	st.Kraków Płaszów	3,507	2013-04-22	PKP Intercity
6.	PKP PLK ZLK w	B	10	96	Wierchomla	118,170	2013-04-28	PKP Cargo

Raport Roczny

	Nowym Sączu							
7.	PKP PLK ZLK w Olsztynie	B	9	254	Elbląg Zdrój	4,819	2013-06-03	PKP Intercity
8.	PKP PLK ZLK we Wrocławiu	C	52	271	Oborniki Śląskie	27,350	2013-06-20	Przewozy Regionalne
9.	PKP PLK ZLK w Łodzi	B	18	11	Bełchów - Placencja	15,176	2013-06-22	PKP Cargo
10.	PKP PLK ZLK w Białymstoku	B	15	38	Białystok Starosielce	4,200	2013-07-07	PKP Cargo
11.	PKP PLK ZLK we Wrocławiu	B	9	296	Legnica Wsch.- Miłkowice	8,985	2013-07-07	Koleje Dolnośląskie
12.	PKP PLK ZLK w Poznaniu	C	44	272	Poznań Główny	199,445	2013-08-01	PKP Intercity
13.	PKP PLK ZLK w Białymstoku	B	21	31	Nurzec - Siemiatycze	61,168	2013-08-03	PKP Cargo
14.	PKP PLK ZLK w Łodzi	B	13	14	Pabianice	14,876	2013-08-05	PKP Cargo
15.	PKP PLK ZLK w Częstochowie	B	24	1	Częstochowa Towarowa - Poraj	240,950	2013-08-08	Koleje Śląskie
16.	PKP PLK ZLK we Wrocławiu	B	15	274	Wrocław Świebodzki	1,338	2013-08-14	PKP Cargo
17.	PKP PLK ZLK w Krakowie	B	17	133	Trzebinia	32,497	2013-10-06	PKP Cargo
18.	PKP PLK ZLK w Poznaniu	C	44	3	Swarzędz	291,988	2013-06-22	PKP Cargo
19.	PKP PLK ZLK w Wałbrzychu	B	04	274	Wałbrzych Fabryczny	73,887	2013-10-18	PKP Cargo
20.	PKP PLK ZLK w Poznaniu	B	Bez kat.	352	Pokrzywno	6,980	2013-10-03	PKP Intercity
21.	PKP PLK ZLK w Częstochowie	B	10	702	Częstochowa Towarowa - Częstochowa Stradom	1,192	2013-08-27	PKP Cargo

4. *Ogólny nadzór nad zdarzeniami* – w ramach tego nadzoru Komisja weryfikuje dokumentację każdego zdarzenia począwszy od analizy zawiadomienia o zdarzeniu aż po analizę protokołu ustaleń końcowych. W indywidualnych przypadkach, gdy komisja kolejowa miejscowa lub zakładowa nie wskazała prawdopodobnych przyczyn lub nie określiła kategorii zdarzenia w zawiadomieniu o zdarzeniu, Przewodniczący PKBWK żąda przesłania do Komisji protokołu oględzin miejsca zdarzenia oraz innych dokumentów dotyczących zdarzenia.

3. Zdarzenia w okresie 1 stycznia do 31 grudnia 2013 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji.

Obowiązek niezwłocznego zgłaszania Komisji poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych przez przewoźników i zarządców infrastruktury wynika z art. 28g Ustawy, a pisemnego zawiadomienia przez zarządcę wynika z § 5 ust. 1-5 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89 poz. 593).

Ustawa i Rozporządzenie wprowadziły podział na następujące rodzaje zdarzeń w transporcie kolejowym:

- 1) poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem z przynajmniej 1 ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi (ciężko ranny – osoba przebywająca w szpitalu w wyniku wypadku dłużej niż 24h) lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać oszacowane przez komisję na min. 2 mln Euro, **mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem,**
- 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 w ruchu lub pożar pojazdu kolejowego.
- 3) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek i poważny wypadek związane z ruchem pociągów mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2013 r. zgłoszono do Komisji ogółem **891** zdarzeń kolejowych wg klasyfikacji wynikającej z Rozporządzenia, z czego: 1 poważny wypadek, 690 wypadków i 200 incydentów. Ilość i strukturę zdarzeń z podziałem na kategorie przedstawiają poniższe tabele nr 2 i 3.

Tabela 2a przedstawia liczbę poszkodowanych w zdarzeniach w 2013 r.

Raport Roczny

Tabela nr 2 - Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2013 r. w stosunku do roku 2012.

Rodzaj zdarzenia (I-incydent, W-wypadek, PW- poważny wypadek)	2012	2013	Zmiana 2013/2012
PW (kat. A)	1	1	0
W (kat. B)	707	689	-2,5%
I (kat. C)	244	200	-18,0%
Razem	952	890	-6,5%

Tabela 2a – Poszkodowani w zdarzeniach w 2013 r. w stosunku do roku 2012.

Poszkodowani	2012	2013	Zmiana 2013/2012
Zabici	250	221	-11,6%
Ciężko ranni	179	120	-33,0%
Razem	429	341	-20,5%

Raport Roczny

Tabela Nr 3 – Struktura zdarzeń w latach 2012-2013 z podziałem na kategorie

Kategoria zdarzenia (ozn. literowe)	Opis kategorii zdarzenia Przyczyna bezpośrednia zdarzenia	Kategoria (oznaczenie cyfrowe)	RAZEM	RAZEM	
			2012	2013	
A	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	1	1	0	
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu gdzie powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	4	0	0	
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości	6	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	0	1	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. B)	19	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatki i półrogatki (kat. C)	20	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatki (kat. D)	21	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. F)	22	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	31	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (Kat. B, C)	32	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	33	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach	34	0	0	
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	0	0	
	POWAŻNE WYPADKI			1	1
	B	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	1	1	1
		Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	2	0	0
Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym		3	16	14	
Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia		4	16	15	
Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się		5	0	1	
Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy		6	1	0	
Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie ruchu pociągów		7	1	1	
Zbiegnięcie pojazdu kolejowego		8	5	7	
Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego		9	53	72	
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)		10	0	6	
Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najeżdżenie na część konstrukcyjną wagonu)		11	21	15	
Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym		12	3	3	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)		13	11	14	
Zamach zbrodniczy		14	0	0	
Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym		15	10	21	
Niewłaściwe zestawienie pociągu		16	0	0	
Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych		17	3	6	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)		18	9	8	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. B)		19	16	15	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatki i półrogatki (kat. C)		20	46	33	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatki (kat. D)		21	156	166	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. F)		22	2	2	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic		23	7	4	
Pożar w pociągu		24	1	2	
Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach		25	0	0	
Kłeski żywiołowe (np. powódź, zaspas śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)		28	0	4	
Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)		30	6	4	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym		31	9	4	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (kat. B, C)		32	10	4	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach		33	15	14	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach		34	254	228	
Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)		35	30	21	
Rozerwanie się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów		37	2	1	
Wadliwe działanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowanych kradzieżą		38	1	0	
Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię elektryczną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor nieelektryfikowany		39	0	0	
Nieustalona kategoria lub w toku			2	3	
WYPADKI SUMA			707	689	
C	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	41	2	2	
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	42	0	1	
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	43	6	11	
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	44	16	20	
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	45	0	0	
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	46	0	1	
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	47	1	3	
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	48	1	0	
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	49	0	0	
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	50	12	2	
	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	51	17	12	
	Nieprawidłowe zadziałanie 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 działaniem urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej	52	2	5	
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu	53	5	2	
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu	54	77	51	
	Pożar w pociągu	55	19	23	
	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	56	0	0	
	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	57	3	1	
	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	59	3	4	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykołowania i ofiar w ludziach	60	21	15	
	Zamach zbrodniczy	61	0	0	
	Katastrofy żywiołowe (np. Powódź, zaspas śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	62	3	4	
	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	63	0	0	
	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	64	18	15	
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	65	36	27	
	niepowodujące ofiar w ludziach	66	1	1	
	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	66	1	1	
	Nieprawidłowości w działaniu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	67	1	0	
INCYDENTY SUMA			244	200	
ŁĄCZNIE ZDARZENIA			952	890	

3.2 Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie. Poważny wypadek kat. A01 zaistniały w dniu 3 marca 2012 r. na szlaku Sprowa - Satrzyny w linii nr 64 km. 21,250

W roku 2013 Komisja kontynuowała pracę nad badaniem poważnego wypadku kat. A01 zaistniałego w dniu 3 marca 2012 r. na szlaku Sprowa - Satrzyny w linii nr 64 km. 21,250.

Okoliczności poważnego wypadku

W dniu 3 marca 2012 r. na posterunku odgałęźnym Starzyny dyżur nocny pełnił dyżurny ruchu (ISDR) A.N., a na posterunku odgałęźnym Sprowa ISDR J.S.

O godz. 20:06 przez posterunek odgałęźny Starzyny przejechał pociąg nr 13132 po drodze przebiegu od semafora C na tor nr 2 szlaku Sprowa – Starzyny po rozjazdach nr 3 i 4 w położeniu minus, z zachowaniem kontroli położenia minus.

O godzinie 20:14 przez posterunek Starzyny przejechał pociąg nr 31523 jadący torem nr 1 Sprowa – Starzyny po drodze przebiegu od semafora B na tor szlakowy Psary – Starzyny przez rozjazd nr 4 w położeniu plus, z zachowaniem kontroli położenia rozjazdów 3/4. Po przejechaniu tego pociągu była konieczność przełożenia tych zwrotnic w położenie „plus” dla przygotowania drogi przebiegu dla pociągu nr 13126.

W czasie przygotowywania drogi przebiegu na posterunku odgałęźnym Starzyny dla pociągu nr 13126 około godziny 20:35 zwrotnice rozjazdów nr 3 i 4 wykazały brak kontroli w położeniu minus.

O godzinie 20:40 ze stacji Psary odjechał pociąg nr 13127. ISDR A.N. – według jego wyjaśnień – dokonał w międzyczasie na gruncie sprawdzenia położenia rozjazdów nr 3 i 4 dla przygotowania wyjazdu pociągu na tor nr 2 szlaku Sprowa – Starzyny. Idąc zabiera z sobą 4 klucze (3+, 3-, 4+, 4) od sponozamków zamontowanych na rozjazdach, nie zabiera jednak korby do ręcznego przestawiania zwrotnic. Pomimo braku kontroli położenia zwrotnic nr 3 i 4 nie dokonuje zabezpieczenia ich na gruncie sponozamkami i wraca z kluczami na nastawnię.

Dyżurny ruchu A.N. informuje maszynistę pociągu nr 13127, który zatrzymał się przed semaforem wjazdowym C, o jeździe na sygnał zastępczy i o godzinie 20:46 wyświetla sygnał zastępczy na semaforze C z powodu braku kontroli położenia zwrotnic rozjazdów nr 3 i 4.

W międzyczasie na posterunku Sprowa o godz. 20.46 wyświetlony zostaje sygnał zezwalający na semaforze A z toru nr 2 szlaku Kozłów – Sprowa dla jazdy na tor nr 1 szlaku Sprowa – Starzyny dla pociągu nr 31101. Na podg. Starzyny o godzinie 20:48 pociąg nr 13126 wyjeżdża na tor nr 1

Raport Roczny

w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku Sprowa – Starzyny przez rozjazd nr 4, rozjazdy nr 3 i 4 wykazały sygnał rozprucia podczas najazdu pociągu nr 13126 na rozjazd nr 4 po czym nastąpiło wykazanie zajętości toru szlakowego nr 1 sygnalizując to na obu posterunkach odpowiednimi powtarzaczami. Sygnał zezwalający na semaforze A podg. Sprowa zostaje wygaszony w skutek tej zajętości. W momencie przekazywania przez ISDR A.N. ze Starzyn informacji o odjeździe pociągu 13126, dyżurny J.S. informuje go o wygaśnięciu semafora A dla pociągu nr 31101, a dyżurny ruchu A.N. jednocześnie w tym czasie używa przycisku dPo2S co powoduje na posterunkach Sprowa i Starzyny zaświecenie się na czerwono strzałek blokady po torze nr 2, informujących o wyprawieniu pociągu ze Starzyn na tor szlakowy nr 2. Po wygaśnięciu semafora A maszynista pociągu nr 31101 nawiązuje łączność radiową z ISDR Sprowa, który informuje go o konieczności jazdy na sygnał zastępczy i prosi o zgłoszenie momentu jego podania.

O godzinie 20:49:47 dyżurny ruchu podg. Sprowa wyświetla na semaforze A sygnał zastępczy ze wskaźnikiem W24 (komenda NSz).

O godzinie 20:52:04 pociąg nr 31101 wyjeżdża na tor nr 1 w kierunku zasadniczym szlaku Sprowa – Starzyny. Około godziny 20:55 dochodzi do czołowego zderzenia obu pociągów na torze nr 1 w km. 21,250.

W wyniku zdarzenia śmierć na miejscu poniosło 16 osób, w tym 5 pracowników przewoźników, ciężko rannych zostało 61 osób. Zniszczeniu uległ tabor trakcyjny i wagonowy pociągów, w tym całkowicie zniszczone 2 lokomotywy i 4 wagony pasażerskie oraz uszkodzone 7 wagonów pasażerskich łącznie z obu pociągów. Uszkodzeniu uległy także elementy infrastruktury kolejowej (nawierzchnia, sieć trakcyjna) w miejscu zdarzenia.

W dniu 20.03.2012 r. zgodnie z postanowieniami §10 ust 1 i 2 Zarządzenia nr 59 Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, w decyzji nr PKBWK-076-89/TR/12 z dnia 20.03.2012r. Przewodniczący PKBWK Tadeusz Ryś wyznaczył Zespół Powypadkowy PKBWK działający w ramach PKBWK w sprawie wyjaśnienia przyczyn poważnego wypadku kat. A 01. Do Zespołu Powypadkowego wyznaczeni zostali: członek stały i członkowie doraźni PKBWK umieszczenie w liście Ministra. Do czasu wyznaczenia Zespołu Powypadkowego, komisja kolejowa pracowała pod kierownictwem Przewodniczącego PKBWK, natomiast dalsza praca Zespołu była prowadzona pod nadzorem Przewodniczącego PKBWK.



Zdjęcie: Materiały własne PKBWK

W wyniku analizy faktów związanych z zaistnieniem poważnego wypadku kategorii A 01 w dniu 3.03.2012 r. o godzinie 20:55 na torze nr 1 szlaku Sprowa – Starzyny w km. 21,250 linii kolejowej nr 64 zespół powypadkowy PKBWK wskazał następujące przyczyny zdarzenia:

Przyczyna bezpośrednia:

- wyprawienie przez dyżurnego ruchu podg. Starzyny pociągu nr 13127/6 na sygnał zastępczy na tor szlakowy nr 1SS w kierunku przeciwnym do zasadniczego zamiast na tor 2SS po niewłaściwie ułożonej i niezabezpieczonej drodze przebiegu i wyprawienie przez dyżurnego ruchu podg. Sprowa pociągu nr 31101 na sygnał zastępczy na zajęty tor szlakowy nr 1SS.

Przyczyna pierwotna:

- niezastosowanie przez dyżurnego ruchu podg. Starzyny postanowień przepisów wewnętrznych dotyczących postępowania w przypadku braku możliwości prawidłowego przestawienia na drodze elektrycznej z pulpitu nastawczego do położenia minus (kierunek zwrotny) sprzężonych rozjazdów nr 3 i nr 4 skutkującego utratą kontroli ich położenia podczas próby przygotowania drogi przebiegu dla pociągu nr 13127/6 na podg. Starzyny.

Przyczyny pośrednie

- wyjazd z podg. Starzyny i kontynuowanie jazdy przez pociąg nr 13126 po torze nr 1SS szlaku Sprowa – Starzyny w kierunku przeciwnym do zasadniczego na sygnał **Sz** bez wskaźnika W24, nie uprawniający do takiej jazdy,

Raport Roczny

- wyjazd z podg. Sprowa i kontynuowanie jazdy przez pociąg nr 31101 po torze nr 1SS szlaku Sprowa – Starzyny w kierunku zasadniczym na sygnał **Sz** ze wskaźnikiem W24, nie uprawniający do takiej jazdy,
- niewłaściwe wykonywanie czynności przez ISDR Starzyny, polegające na:
 - nienależytym sprawdzeniu i braku zabezpieczenia miejscowego rozjazdów nr 3 i 4 na gruncie w sytuacji braku kontroli położenia zwrotnic,
 - daniu zezwolenia na jazdę dla pociągu nr 13127/6 (przez wyświetlenie sygnału zastępczego) przy braku kontroli i bez miejscowego zabezpieczenia zwrotnic,
 - braku reakcji na sygnalizację powstania rozprucia rozjazdów nr 3 i 4 w chwili przejazdu pociągu nr 13126 – śledzenia stanu zajętości pozostałych odcinków,
 - braku należytej obserwacji przejazdu pociągu w okręgu nastawczym bez wykorzystania oraz z wykorzystaniem urządzeń srk,
 - błędnym potwierdzeniu wyjazdu pociągu nr 13126 na tor szlakowy nr 2SS posterunkowi odgałęźnemu Sprowa przy użyciu urządzeń **pbl**, niezgodnie ze stanem faktycznym,
- niewłaściwe wykonywanie czynności przez ISDR Sprowa, polegające na:
 - niewłaściwej interpretacji informacji o nieoczekiwanym wystąpieniu stanu zajętości toru szlakowego nr 1SS, która spowodowała wygaśnięcie sygnału zezwalającego na semaforze, przy równoczesnym braku zajętości toru szlakowego nr 2SS,
 - braku reakcji na niepojawienie się zajętości toru szlakowego nr 2SS po wyświetleniu informacji „pociąg na szlaku”, zobrazowanej przez czerwony kolor strzałki kierunku blokady od podg. Starzyny po tym torze,
 - niezastosowaniu postanowień przepisów wewnętrznych polegające na zignorowaniu ostrzeżeń podczas wykonywania polecenia specjalnego – podania sygnału zastępczego dla pociągu nr 31101 – bez weryfikacji ich znaczenia,
 - niewykorzystaniu funkcji „Alarm” w systemie radiowym i niepodjęciu innych natychmiastowych działań przy zaistnieniu wątpliwości odnośnie prawidłowości wyprawienia pociągu nr 13126 z podg. Starzyny,
- niedostateczny nadzór nad pracą eksploatacyjną posterunków ruchu, drużyn pociągowych oraz procesem modernizacji i stanem utrzymania infrastruktury, w tym w szczególności:
 - dopuszczenie do pracy dyżurnego ruchu A.N. przez kierownictwo Sekcji Eksploatacji (ISE) Włoszczowa oraz podjęcie pracy przez tego dyżurnego ruchu bez potwierdzonego przez

Raport Roczny

- niego przyjęcia do wiadomości zmian w Regulaminie Technicznym podg. Starzyny po przebudowie urządzeń *srk*,
- nieprawidłowości w zakresie szkoleń oraz autoryzacji dyżurnych ruchu podg. Sprawa i podg. Starzyny po modernizacji urządzeń *srk*,
 - nieaktualne jak również błędne zapisy w regulaminach technicznych posterunków,
 - pozostawienie nieodpowiedniego przyrządu wskazującego przepływ prądu nastawczego rozjazdów w pulpicie nastawczym podg. Starzyny przy zmianie typu napędów dokonanej w ramach modernizacji,
- zatajenie faktu wyprawienia pociągu nr 35103 w dniu 02.03.2012 r. w niewłaściwym kierunku przez dyżurnego ruchu A.N. podg. Starzyny przy wiedzy o tym zdarzeniu przez:
- dyspozytora liniowego T.B. PKP PLK S.A. – Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Ekspozytura w Lublinie,
 - dyżurnego ruchu A.G. stacji Koniecpol,
 - dyżurnego ruchu J.S. podg. Sprawa,
 - drużyny pociągowej pociągu nr 35103.

Przyczyny systemowe.

- ograniczanie skuteczności kontroli wewnętrznej w obszarze eksploatacji i utrzymania przez niezgodne z ogólnymi zasadami i wynikającą z nich obowiązującą strukturą organizacyjną danej jednostki (Zakładu Linii Kolejowych) stosowanie w praktyce podporządkowywania tej kontroli tej samej osobie z kierownictwa, co podmioty kontrolowane, dodatkowo zwykle odpowiedzialnej za wyniki eksploatacyjne,
- niedostatecznie dokładne i restrykcyjne uregulowania przepisów w zakresie stosowania sygnałów zastępczych, w tym:
- warunków wyświetlania sygnału zastępczego, umożliwiające zbyt łatwe korzystanie z tego sygnału przy prowadzeniu ruchu – przepisy Rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz wynikające z niego przepisy instrukcji Ir-1 umożliwiają łatwe stosowanie *Sz*, skutkujące dużą liczbą przypadków stosowania tego sygnału,
 - szczegółowych zasad zezwalania na stosowanie sygnałów zastępczych na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych i czasu obowiązywania takich zezwoleń – brak odpowiednich regulacji w tym zakresie w Wytycznych technicznych budowy urządzeń *srk* (WTB-E10),

Raport Roczny

- niedostateczna częstotliwość i liczba godzin szkoleń personelu wykonującego czynności na stanowiskach związanych bezpośrednio z ruchem pociągów i ich prowadzeniem u zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych (np. 3 razy w roku, łącznie 16 h w PKP Intercity S.A., 2 razy w roku po 8 h w spółce Przewozy Regionalne Sp. z o.o., 1 raz w roku 8 h w PKP PLK S.A. przy braku wniosków o dodatkowe szkolenia ze strony pracowników nadzoru i kontroli), spowodowana brakiem uregulowań prawnych nakładających minimalne wymagania ogólne w tym zakresie.

Do innych nieprawidłowości stwierdzonych w ramach postępowania, nie związanych bezpośrednio ze zdarzeniem należy zaliczyć:

- nierealizowanie nadzoru i kontroli w procesie eksploatacji odnośnie pracy dyżurnych ruchu i pracowników służb utrzymania infrastruktury, polegające w szczególności na:
 - braku reakcji na powtarzające się usterki odnotowywane w książkach E 1758,
 - braku analiz rejestracji rozmów z wykorzystaniem różnych środków łączności eksploatacyjnej.
- zapisy w zeszytach nr 209 i 217 służbowego rozkładu jazdy (RJ) 2011/2012 r. dotyczące symboliki urządzeń samoczynnych i półsamoczynnych blokad liniowych oraz stosowania zasad wyjazdu na szlak w kierunku przeciwnym do zasadniczego na poszczególnych szlakach objętych tymi rozkładami, nie odpowiadające stanowi faktycznemu dniu 03.03.2012 r.,
- niewłaściwą pracę dyżurnego ruchu A.N. podg. Starzyny w dniu 02.03.2012 r., tj. w dniu poprzedzającym poważny wypadek kategorii A 01 na szlaku Sprowa – Starzyny, wynikającą z braku kompetencji do wykonywania czynności na tym stanowisku, polegającą w szczególności na:
 - mylnym zapisywaniu numerów pociągów w dziennikach prowadzenia ruchu,
 - ignorowaniu uwag dyżurnych ruchu z sąsiednich posterunków w zakresie popełnianych błędów w przekazywaniu numeracji pociągów,
 - błędnym odnotowywaniu czasów odjazdów i przyjazdów pociągów,
 - braku znajomości rozkładów jazdy pociągów na obsługiwanym posterunku,
 - braku wiedzy na temat prawidłowego i bezpiecznego cofania pociągu ze szlaku,
 - wyprawieniu pociągu nr 35103 do stacji Koniecpol bez jakiegokolwiek zezwolenia,

Raport Roczny

- nieprawidłowym prowadzeniu dokumentacji t.j. potwierdzaniu jazdy oraz dokumentowaniu wyprawienia pociągu nr 35102 ze Starzyn do Psar jak i wyprawienia tego pociągu ze Starzyn do Koniecpola w tym samym czasie,
- nieprawidłowym prowadzeniu dokumentacji R-146 dot. czasu przejazdu pociągu nr 35103 na szlaku Starzyny – Koniecpol przez dyżurnego ruchu A.N. z podg. Starzyny i dyżurnego ruchu A.G. ze stacji Koniecpol,
- brak logowania i wylogowania się dyżurnych ruchu podg. Sprowa w dniu zdarzenia,
- niewłaściwe sygnalizowanie czasowych ograniczeń prędkości szlaku Knapówka – Psary w dniu 03.03.2012 r. w miejscu prowadzonych robót,
- nieprawidłowości w sposobie odbioru rozkazów pisemnych podawanych drogą radiową,
- brak wskaźnika W28, nie ustawionego po zakończeniu robót modernizacyjnych przy wyjeździe ze stacji Kozłów na linii nr 64 Kozłów- Koniecpol,
- nieprawidłowości w zakresie stanu urządzeń **srk** (bezpieczniki wtykowe obwodów świateł uszkodzone i nieprawidłowo naprawiane, brak obsługi technicznej przekaźników /OTP/) na podg. Starzyny, pozostawione w takim stanie również po przebudowie,
- eksploatację bez obostrzeń urządzeń sterowania ruchem kolejowym na podg. Sprowa bez uzyskania poświadczenia przez UTK zgodności tych urządzeń z typem,
- brak uregulowań odnośnie zasad bieżącego testowania systemu „Radio-stop” przez personel obsługi, wymaganego przepisami instrukcji Ir-5 i Ie-14,
- nieprecyzyjne zapisy przepisów ruchu (szczególnie Ir-1), dotyczące zakresu obowiązków i odpowiedzialności kierownika pociągu odnośnie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym obserwacji wskazań sygnalizatorów, w sytuacji gdy kierownik pociągu nie znajduje się w kabinie pojazdu trakcyjnego,
- niewłaściwą ergonomię stanowiska pracy dyżurnego ruchu stacji Kozłów, polegającą na pozostawieniu kostkowego pulpitu nastawczego i dodatkowym wyposażeniu tego stanowiska w nadmierną liczbę monitorów ekranowych obrazujących stan różnych obiektów infrastruktury, w tym także sytuacji ruchowej na podg. Sprowa (bez zobowiązania regulaminowego ISDR Kozłów do jej obserwacji),
- niedostateczne przygotowanie części pracowników szczebla podstawowego zarządcy infrastruktury oraz przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie bieżącej pracy eksploatacyjnej oraz w warunkach po modernizacji urządzeń infrastruktury kolejowej, wynikające przede wszystkim z braku możliwości edukacji personelu w systemie branżowego

szkolnictwa średniego i zawodowego, skutkujące zatrudnianiem personelu nie mającego predyspozycji do pracy na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów i eksploatacji nowoczesnych urządzeń.

3.3. Zdarzenia zgłoszone przez Komisję do ERA za pośrednictwem systemu ERAIL/ERADIS

W 2013 r. zgłoszone zostało do Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA) na podstawie Dyrektywy Nr EC/49/2004 za pośrednictwem systemu ERAIL/ERADIS:

- 1) rozpoczęcie postępowania przez komisję kolejową pod przewodnictwem Jana Andrzeja Młynarczyka – Zastępcę Przewodniczącego Komisji w związku z wypadkiem kat. B05 zaistniałym w dniu 01.08.2013 r. w km. 3,515 linii kolejowej nr 729 na szlaku Górki - Malinowo na obszarze zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni – nr identyfikacyjny zawiadomienia PL-2605,
- 2) rozpoczęcie postępowania przez komisję kolejową pod przewodnictwem Andrzeja Gniwka – Członka stałego Komisji w związku z wypadkiem kat. B22 zaistniałym w dniu 12.08.2013 r. w km. 102,404 linii kolejowej nr 030 na szlaku Lublin Północny – Bystrzyca na obszarze zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie – nr identyfikacyjny zawiadomienia PL-2666,
- 3) rozpoczęcie postępowania przez zespół powypadkowy Komisji w sprawie poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 30.09.2013 r. w km. 32,955 linii kolejowej nr 001 na szlaku Sprowa - Starzyny na obszarze zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie – nr identyfikacyjny zawiadomienia PL-2824.

4. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w 2013 r.

4.1 Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa (rekomendacje) wydane po poważnym wypadku kat. A01 zaistniałym na szlaku Sprowa – Starzyny w km. 21,150 linii nr 064 w dniu 03.03.2012 r. o godz. 20:57.

W wyniku postępowania prowadzonego przez zespół powypadkowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w opublikowanym Raporcie nr 1/PKBWK/2013 sformułowano zalecenia dotyczące podjęcia przez wskazane podmioty niżej wymienionych działań stanowiących środki zapobiegawcze mające na celu uniknięcie w przyszłości takiego zdarzenia jak przedmiotowy wypadek kategorii A 01, który zaistniał w dniu 3.03.2012 r. na szlaku Sprowa – Starzyny. Zalecenia te wskazują na potrzebę realizacji następujących działań:

1. Począwszy od najbliższych szkoleń drużyn pociągowych i dyżurnych ruchu uwzględnić w nich w szczególności zasady podawania sygnałów zastępczych (**Sz**) i jazdy na **Sz** w powiązaniu z wyświetlaniem wskaźnika W24 i innych mających wpływ na sposób prowadzenia jazdy. Zasady te powinny być uwzględnione i lepiej doprecyzowane przy nowelizacji przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A.

W ramach szkoleń należy także omawiać zagadnienia dotyczące przyjmowania rozkazów pisemnych z wykorzystaniem radiołączności oraz postępowania drużyn trakcyjnych po zmianie kanału radiołączności.

2. W szkoleniu dyżurnych ruchu na symulatorach (w przypadku wyposażenia stanowisk pracy w urządzenia komputerowe) należy uwzględnić zasady postępowania w przypadku wystąpienia usterek urządzeń **srk**. Szkolenia, w tym szczególnie dotyczące usterek, powinny być powtarzane okresowo.
3. PKP PLK S.A. powinny dokonać kontroli w zakresie prawidłowości i aktualności przekazywanych przewoźnikom kolejowym danych dotyczących opisu infrastruktury oraz ich uwzględniania w zeszytach Wewnętrznych Rozkładów Jazdy.
4. Przy projektach i wprowadzaniu zmian konstrukcyjnych w rozjazdach uwzględnić ich skutki w wymiarach obudów osłaniających elementy nastawcze i kontrolne, aby nie mogło dochodzić do przypadku zwierania elektrycznych obwodów kontroli niezajętości rozjazdów na skutek

Raport Roczny

wprowadzonych zmian. Wymiary obudów należy skorygować również w rozjazdach już zabudowanych, w przypadku gdy może dochodzić do takich zwarć.

5. UTK powinien przeanalizować dotychczas wydane przez zarządców infrastruktury zezwolenia na montaż i eksploatację sygnalizatorów z **Sz** na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych pod względem zasadności ich dalszego wykorzystywania.
6. Należy bezwzględnie przestrzegać aktualizacji regulaminów technicznych i innych dokumentów dotyczących stanowisk pracy na posterunkach ruchu po montażu lub modernizacji nowych urządzeń **srk**.
7. PKP PLK S.A. powinny dokonać kontroli sposobu przeprowadzanych autoryzacji i zapisów w dokumentacji oraz w upoważnieniach do wykonywania czynności na danym stanowisku. W przypadku rozbieżności z zapisami Instrukcji Ia-5 należy przeprowadzić ponownie szkolenia i autoryzacje.
8. Należy wprowadzić zasadę obowiązkowego przeprowadzania autoryzacji na stanowiskach pracy w przypadku dokonanej modernizacji lub wymiany urządzeń **srk**.
9. Zestaw instrukcji „Ie” uzupełnić o ogólne zasady obsługi urządzeń komputerowych **srk**.
10. W instrukcji Ie-104 i innych wewnętrznych dokumentach, w tym w instrukcjach obsługi blokad liniowych należy zmienić opis „**pociąg na szlaku**” przy zobrazowaniu w postaci czerwonej strzałki i zastąpić go opisem „**wykorzystany ustawiony kierunek blokady**” z komentarzem, że wyświetlenie tego obrazu nie oznacza rzeczywistej zajętości toru szlakowego przez pociąg.
11. W postanowieniach rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005r. *ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji* (Dz.U z 2005 r. Nr 172, poz.1444 z późn. zmianami) oraz wynikających z niego przepisach instrukcji Ir-1 należy doprecyzować zapisy dotyczące trybu postępowania i odpowiedzialności kierownika pociągu w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w sytuacji gdy kierownik pociągu nie znajduje się w kabinie pojazdu trakcyjnego.

Raport Roczny

12. W instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 w §63 ust. 4 wprowadzić dodatkowy podpunkt nakazujący zatrzymanie pociągu, o treści: „*pociąg został skierowany na tor prawy, przy wyświetlonym wskaźniku W24*”, natomiast w §57 ust. 4 tej instrukcji wprowadzić dodatkowy punkt, np. 7a), o treści: „*zezwoenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W24*”.
13. Należy dokonać weryfikacji ilości wewnętrznych kontroli z zakresu:
 - a) obowiązku okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi) odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiołączności,
 - b) prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem aktualności i czytelności,
 - c) rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń **srk** oraz czytelności i dokładności opisów ich objawów, przyczyn oraz zakresu wykonywanych czynności naprawczych.
14. Zgodnie z wymaganiami §19 ust. 7 instrukcji Ir-5, przepisy wewnętrzne powinny zostać doprecyzowane odnośnie zasad bieżącego sprawdzania systemu „Radio-stop” przez personel obsługi, wymaganego na podstawie ust. 4 tego paragrafu, zgodnie z dokumentacją poszczególnych typów urządzeń radiołączności.
15. Dokonać analizy przepisów wewnętrznych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych w zakresie częstotliwości i czasu trwania szkoleń personelu zatrudnionego na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe. Minimalna częstotliwość szkoleń nie powinna być mniejsza niż trzy razy w roku przy łącznej liczbie godzin tych szkoleń zależnej od zajmowanego stanowiska.
16. W §105 ust. 6 rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U z 2005 r. nr 172, poz.1444 z późn. zmianami) oraz wynikające z niego przepisach instrukcji Ie-1wprowadzić zapis

Raport Roczny

dotyczący osygnalizowania pociągów i pojazdów kolejowych znajdujących się na torze zamkniętym:

„Na pociągach lub innych pojazdach kolejowych jadących w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym linii kolejowej dwutorowej w porze nocnej należy stosować sygnał Pc 1 dla oznaczenia czoła pociągu i sygnał Pc 2 dla jego końca, natomiast w przypadku jazdy pociągu w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze zamkniętym linii dwutorowej na czole pociągu stosować sygnał Pc 2 i sygnał Pc 1 na jego końcu nie zmieniając osygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.”

17. W postanowieniach rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U z 2005 r. nr 172, poz.1444 z późn. zmianami) oraz wynikających z niego przepisach instrukcji Ir-1 wprowadzić znaczące ograniczenie liczby przypadków stosowania Sz oraz zaostrenie procedur dotyczących jego każdorazowego użycia.
18. W postanowieniach rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2005r. Nr 172, poz.1444 z późn. zmianami) oraz wynikających z niego przepisach instrukcji Ie-1 wprowadzić zapisy określające wyraźnie, które wskaźniki obowiązują pomimo podania sygnału zastępczego.
19. W Wytycznych technicznych budowy urządzeń srk (WTB-E10), wprowadzić szczegółowe zasady zezwalania na stosowanie sygnałów zastępczych na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych i określić czas obowiązywania takich zezwoleń, przy czym zezwolenie takie powinno obowiązywać wyłącznie w sytuacji częstych zamknięć torów szlakowych, np. w okresie intensywnych prac budowlanych i remontowych.

Adresatem wszystkich zaleceń są podmioty rynku kolejowego, nad którymi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje ustawowy nadzór. Zgodnie z treścią art.28 lit.l ust. 4 i ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2007r. Nr 16 poz. 94), zalecenia niniejsze przekazuje się Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego oraz zainteresowanym podmiotom. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym raporcie zespołu powypadkowego i przyjęte uchwałą PKBWK.

4.2 Zalecenia wydane w 2013 r. opublikowane w Raporcie Rocznym za 2012 r. na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Na podstawie na podstawie art. 28l ust 6 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych wydała w 2013 r. w raporcie Rocznym za rok 2012 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

1. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakończy proces wymiany bezpieczników wtykowych w obwodach świateł na bezpieczniki spełniające wymogi konstrukcyjne i projektowe.
2. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania w zakresie sukcesywnego poddania przeglądowi głównym napędy zwrotnicowe typu EEA-4 pracujące dłużej niż termin wskazany przez producenta.
3. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania w zakresie normowania stanowisk pracy w celu zapewnienia niezbędnej ilości pracowników do bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej między innymi w pionie nawierzchni torowej, urządzeń srk, oraz do nadzoru i kontroli. (Art. 17 ust 1 ustawy z dnia 23 marca 2003r o transporcie kolejowym).
4. Pracodawcy maszynistów dokonają opracowania i wdrożenia procesu wymiany informacji na temat treści harmonogramów planów pracy maszynistów, którzy zatrudnieni są u więcej niż jednego przewoźnika w celu zapewnienia właściwego czasu pracy i wypoczynku dla bezpiecznego prowadzenia pojazdów kolejowych przez tych maszynistów.
5. Pracodawcy zatrudniający osoby na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpiecznym prowadzeniem ruchu kolejowego opracują i wdrożą proces wymiany informacji na temat treści harmonogramów planów pracy tych osób, które zatrudnione są u więcej niż jednego pracodawcy w celu zapewnienia właściwego czasu pracy i wypoczynku (m.in. dyżurni ruchu, manewrowi, rewidenci).
6. Przewoźnicy kolejowi podejmą działania zmierzające w kierunku zatrudniania maszynistów wyłącznie na umowę o pracę.
7. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury podejmą działania zmierzające do rozwiązania technicznego umożliwiającego aktywność sygnału Radio-stop na wszystkich kanałach radiotelefonów przewoźnych na pojazdach kolejowych.

Raport Roczny

Zalecenia niniejsze zostały przekazane przez Komisję Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego pismem znak PKBWK-076-324/RL/13 z dnia 12.11.2013 r. w celu ich dalszego przekazania do adresatów. Adresatami wszystkich powyższych zaleceń były podmioty rynku kolejowego, nad którymi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje ustawowy nadzór.

4.3 Zalecenia wydane w niniejszym Raporcie Rocznym za 2013 r. na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Na podstawie na podstawie art. 28l ust 6 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych wydaje następujące zalecenia:

1. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzi dodatkowe szkolenia (lub rozszerzy zakres szkoleń okresowych) w wymiarze 6 godzin, podczas których omówi następujące zagadnienia:
 - a. zasady używania sygnałów zastępczych przez pracowników posterunków ruchu,
 - b. zasady przygotowywania dróg przebiegu dla jazd pociągowych i manewrowych,
 - c. zasady rozmów za pośrednictwem urządzeń radiołaczności ze szczególnym naciskiem na prawidłowe formułowanie radiogramów,
 - d. omówienie 3 zdarzeń związanych z wyprawieniem i przyjęciem pojazdu kolejowego po niewłaściwie przygotowanej drodze przebiegu oraz przedwczesnym rozwiązaniem drogi przebiegu, w tym przełożeniem zwrotnicy pod taborem.

Powyższe zalecenie wynika ze znacznego zwiększenia w 2013 r. liczby wypadków i incydentów kategorii B15 i C43 oraz wciąż wysokiego poziomu liczby zdarzeń kategorii B03.
2. Dokonywać analizy i dalszej sukcesywnej eliminacji użycia sygnałów zastępczych na posterunkach ruchu jako czynnika powodującego duże ryzyko wystąpienia zagrożenia.

Powyższe zalecenie wynika z faktu, że znaczna część zdarzeń kat. B15, B01, B03 i C43 wynika z nieprawidłowego używania sygnałów zastępczych przez pracowników posterunków ruchu zarządcy infrastruktury.
3. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury dokonają aktualizacji metryk przejazdowych oraz aktualizacji iloczynów ruchu kolejowo-drogowego przez przejazdy, dokonają analizy ryzyka, a mając

Raport Roczny

negatywny wynik – komisyjnie dokonają właściwego przekwalifikowania kategorii przejazdu.

Powyższe zalecenie wynika z faktu, że w niektórych przypadkach komisje kolejowe stwierdzają, że metryki przejazdowe zawierają nieaktualne dane; ponadto w niektórych przypadkach zarządcy infrastruktury podają nieaktualne parametry iloczynu ruchu drogowo-kolejowego lub jego brak. Ponadto rosnąca liczba wypadków na przejazdach kat. D w 2013 r. może wymagać zastosowania środków minimalizujących ryzyko zaistnienia kolejnych wypadków i w niektórych przypadkach zmiany kategorii przejazdów.

4. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury rozszerzą pouczenia okresowe o tematykę związaną z postępowaniami w sprawie zdarzeń obejmujące m.in:
 - a. obowiązujące przepisy w zakresie badań zdarzeń,
 - b. procedury postępowania po zaistnieniu zdarzenia,
 - c. obowiązki komisji kolejowych oraz pomiary taboru i infrastruktury na miejscu zdarzeń i w późniejszych fazach postępowania wynikające z obowiązujących przepisów krajowych i wewnętrznych przedsiębiorstw kolejowych,
 - d. sposób prowadzenia i dokumentowania postępowania przez komisję kolejową,
 - e. współpracę z Przewodniczącym PKBWK oraz sposób postępowania komisji kolejowych przy braku możliwości zgodnego ustalenia przyczyn zdarzenia.

Na powyższe szkolenie z ww. tematyki należy przeznaczyć dodatkowo 8 godzin rocznie.

Powyższe zalecenie wynika ze doświadczeń PKBWK ze współpracy z komisjami kolejowymi, podczas której wielokrotnie ujawniono brak wiedzy o sposobie postępowania przez komisję kolejową, nieumiejętność dokonywania pomiarów, brak specjalizacji pracowników w zakresie, w którym pracownik został powołany do pracy w komisji, brak znajomości przepisów itp.

Zalecenia niniejsze przekazuje się Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, który spowoduje przesłanie powyższych zaleceń do adresatów - czyli podmiotów rynku kolejowego, nad którymi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje ustawowy nadzór.

5. Informacje na temat realizacji zaleceń wydanych w 2013 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego).

Raport Roczny

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych otrzymała w dniu 14.03.2014 pismem znak DBK-WMBA.561.6.2014.2.AKM z dnia 01.03.2014 r. informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2013 r.

Tabela – Stan realizacji zaleceń PKBWK w sprawie poprawy bezpieczeństwa

Źródło zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa	Wydane	Zrealizowane	W trakcie realizacji	Dotychczas niezrealizowane
Zalecenia wynikające z Raportu Nr PKBWK/1/2013	19	8	8	3
Zalecenia wynikające z Raportu Roczno PKBWK za 2012 r.	7	0	7	0
RAZEM	26	8	15	3

W 2013 r. PKBWK wydała ogółem w swoich Raportach (Raport nr PKBWK 1/2013 oraz Raport Roczny PKBWK za 2012 r.) 26 zaleceń, z czego:

- 8 zostało już zrealizowanych, co stanowi 30,7%,
- 15 jest w trakcie realizacji, co stanowi 57,7%,
- 3 zalecenia nie zostały zrealizowane do chwili obecnej, co stanowi 11,6%.

Z powyższego wynika, że zdecydowana większość z zaleceń tj. 88,4% realizacja już nastąpiła lub następuje, co świadczy o wysokim odsetku realizacji.

Szczegółowe omówienie realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2013 r. zawarte jest w Załączniku do niniejszego Raportu Roczno.

6. Analiza zdarzeń za 2013 r. w stosunku do roku 2012 r.

Spadek liczby zdarzeń przy wzroście wielkości przewozów towarów i pracy przewozowej osób i towarów

Raport Roczny

W roku 2013r. całkowita liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji uległa zmniejszeniu o ponad 6% w stosunku do roku 2012 r. W porównaniu z rokiem 2011 – łączna liczba zdarzeń spadła prawie o ponad 20 %, co świadczy o kontynuacji trendu spadkowego.

Dane dotyczące zawiadomień o zdarzeniach dotyczą sieci kolejowej następujących zarządców infrastruktury w Polsce:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.;
- PKP LHS Sp. z o. o.;
- Kopalnia Piasku KOTLARNIA - Linie Kolejowe Sp. z o.o.;
- CTL Maczki - Bór S.A.
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
- PTM Linie Kolejowe Sp. z o.o.;
- Infra SILESIA S.A.;
- UBB Polska Sp. z o.o. w Świnoujściu.

Przewozy towarowe

styczeń- grudzień	Wskaźnik	2012	2013	zmiana 2013/2012
	masa [tysiący ton]	231 299,39	233 215,10	0,83%
	praca przewozowa [mln. tonokm]	49 063,58	50 870,50	3,68%

(źródło: UTK).

W 2013 r. nastąpił wzrost zarówno w zakresie przewiezionej masy o prawie 1% jak i pracy przewozowej o ponad 3,6% w stosunku do roku poprzedniego.

Przewozy pasażerów

styczeń- grudzień		2012	2013	zmiana 2013/2012
	Liczba pasażerów [tysiący]	273 904,07	270 398,02	-1,28%
	praca przewozowa [mln. pas-km]	17 860,31	16 797,30	-5,95%

(źródło: UTK).

Raport Roczny

W przewozach pasażerów nastąpił nieznaczny spadek liczby przewiezionych pasażerów – o ponad 1%, z jednoczesnym większym spadkiem pracy przewozowej – o prawie 6%.

Poważne wypadki

Od 2012 r. na wniosek Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych uporządkowano sposób kwalifikacji zdarzeń i wprowadzono ściśle stosowanie definicji poważnych wypadków określonej w Ustawie. Zakwalifikowanie zdarzenia jako poważnego wypadku wymaga stwierdzenia, że system zarządzania bezpieczeństwem funkcjonował niewłaściwie oraz wnioski z badania tego zdarzenia mogą mieć wpływ na regulacje bezpieczeństwa.

W 2013 r. zaistniał w dniu 30.09.2013 poważny wypadek kat. A18 w km. 32,955 linii nr 001, w odniesieniu, do którego Przewodniczący PKBWK podjął decyzję o prowadzeniu postępowania przez zespół powypadkowy Komisji.

Liczba poważnych wypadków w 2013 r. w odniesieniu do roku poprzedniego nie uległa się zmianie.

Wypadki

W zakresie liczby wypadków w 2013 r. nastąpił spadek liczby zdarzeń o ponad 2% w stosunku do roku poprzedniego.

Największy spadek liczby zdarzeń w stosunku do roku 2012 nastąpił w następujących kategoriach:

- B11 – zły stan techniczny wagonów – spadek o ponad 20%.
- B35 – wypadki z udziałem osób związanych z wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pociągu - spadek o ponad 33%,
- B34 – wypadki z udziałem osób przechodzących przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych a potrąconych przez pojazdy kolejowe w ruchu - spadek o ponad 8%.
- B08 – wypadki wynikłe z przekroczenia prędkości przez pociąg – nie wystąpił.

Pomimo ogólnego spadku liczby zdarzeń, największy wzrost liczby wypadków nastąpił w następujących grupach:

- B09 – zły stan infrastruktury - wzrost o ponad 35%,
- B10 – zły stan pojazdów kolejowych z napędem – w 2013 wystąpiło 6 zdarzeń w przeciwieństwie do roku 2012 r., w którym tych zdarzeń nie było,
- B15 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu – wzrost o 130%,
- B17 – nieprawidłowy załadunek wagonu – wzrost o 100%.

Raport Roczny

- B05 - nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” – w 2013 r. wystąpił wypadek o tej kategorii pomimo nie występowania w latach ubiegłych.

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2013 r. nastąpił spadek liczby incydentów o ponad 17%. Stanowi to kontynuację trendu spadkowego od roku 2011 r. – o ponad 32%.

Największy spadek liczby incydentów nastąpił w następujących kategoriach:

- C50 – niewłaściwy załadunek wagonu – spadek o 83%,
- C51 – zły stan nawierzchni lub sieci trakcyjnej – spadek o prawie 30%
- C54 – zły stan techniczny wagonu - spadek o prawie 34%,
- C60 – najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę - spadek o prawie 30%,
- C65 – zdarzenia z udziałem osób związanych z wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pojazdu kolejowego w ruchu - spadek o 25%.

Do obszarów, w których nastąpił niepokojący wzrost liczby incydentów należą w szczególności:

- C43 – wyprawienie lub przyjęcie pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, nie przygotowanej drodze przebiegu wzrost o 83 %,
- C44 – nie zatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać – wzrost o 25%,
- C55 – pożar w pociągu – wzrost o ponad 25 %,
- C59 – niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego – wzrost o ponad 33%.

Poszkodowani w wypadkach

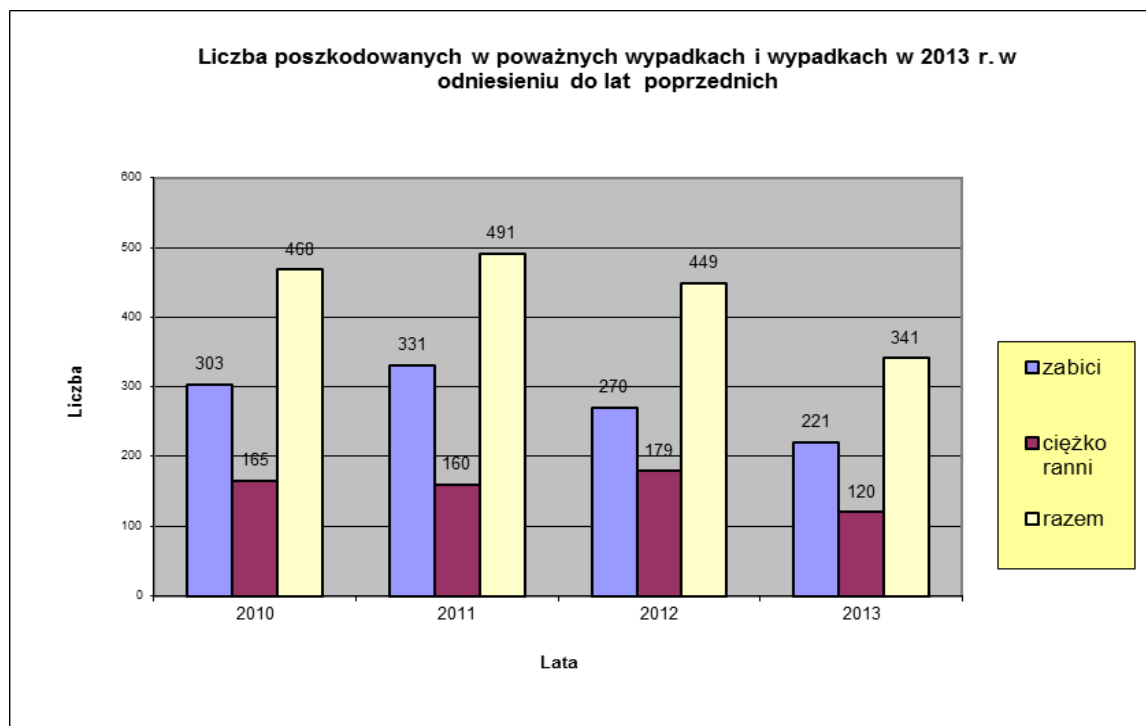
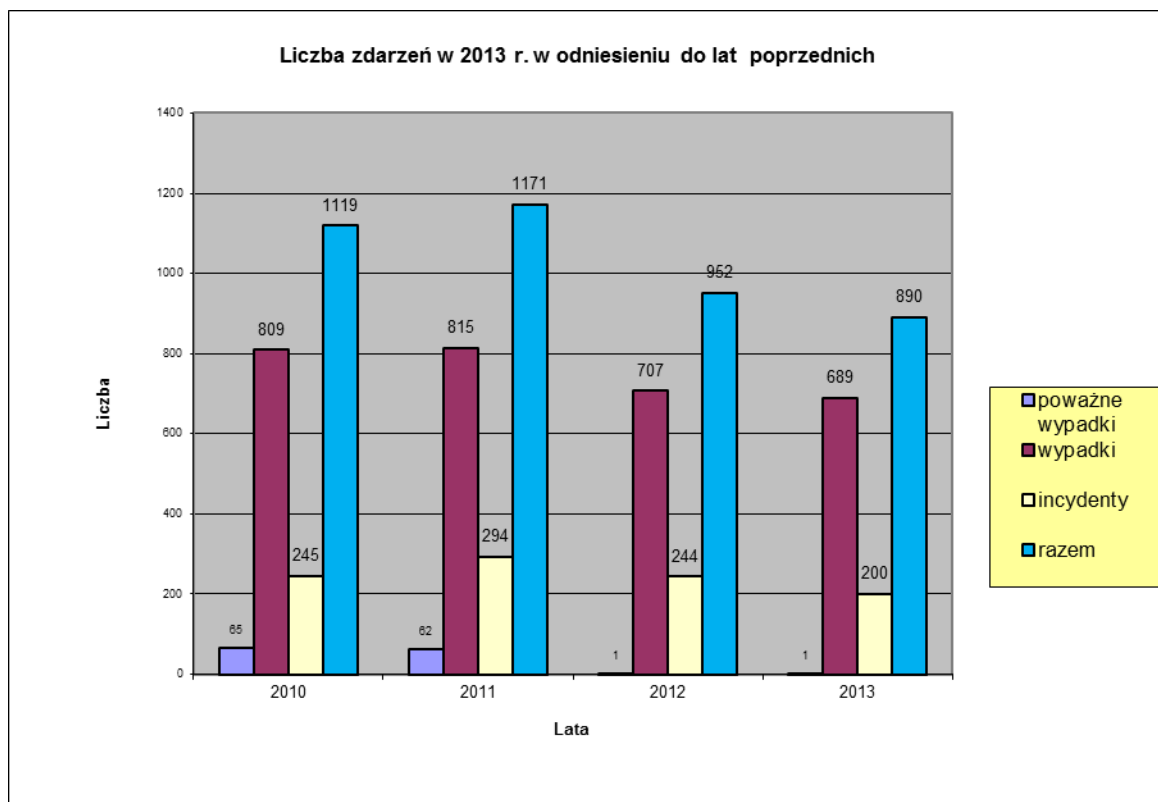
Łączna liczba poszkodowanych w zdarzeniach spadła o ponad 20%, z czego liczba zabitych zmniejszyła się o prawie 12%, natomiast liczba ciężko rannych – zmniejszyła się o 33%.

Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych

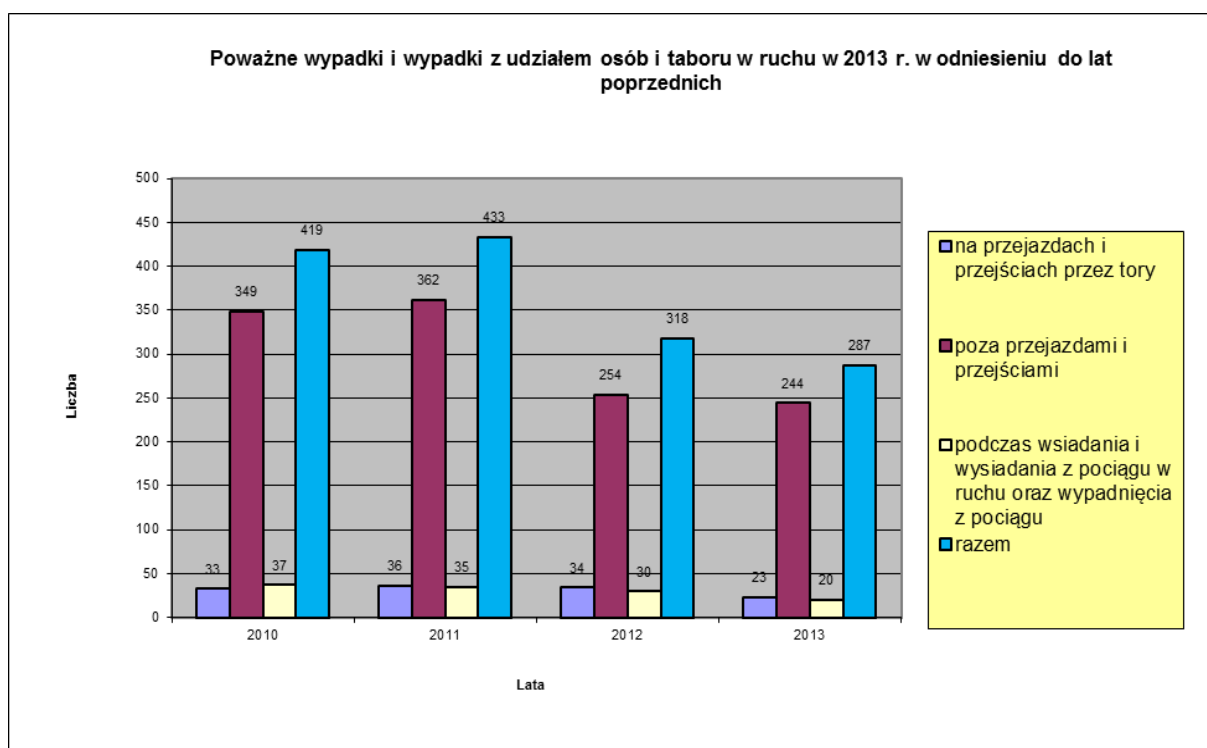
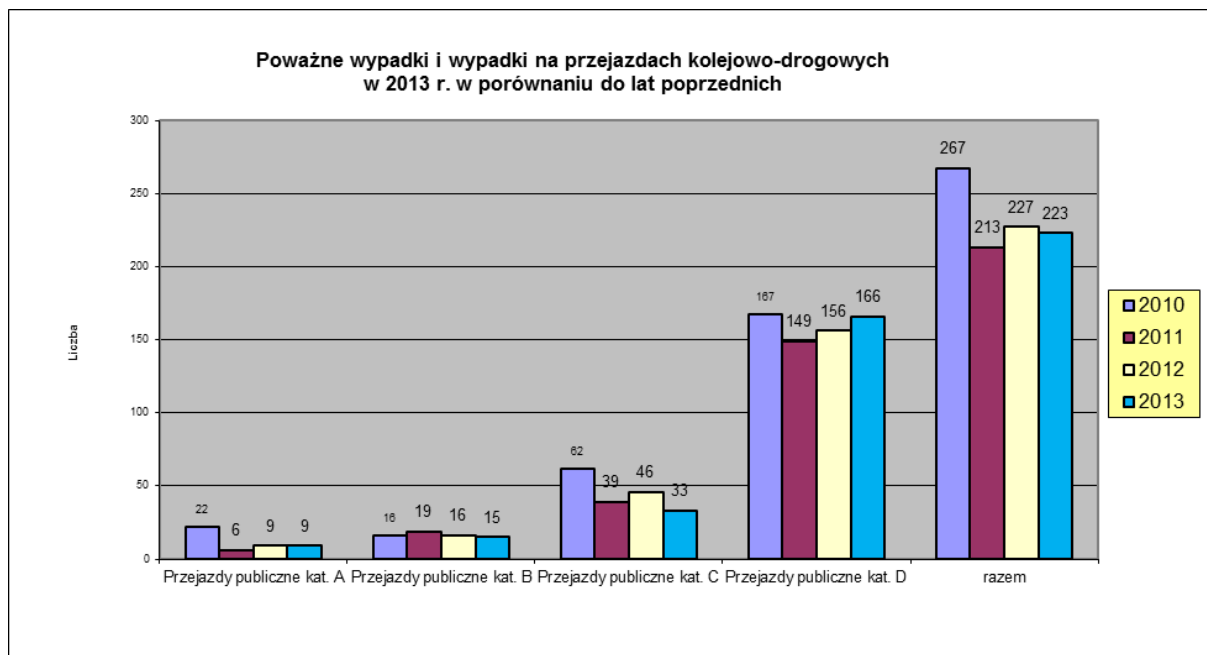
Ogólna liczba zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych spadła o 1,3%. Spadek dotyczył liczby wypadków na przejazdach kat. A,B i C. Liczba wypadków na przejazdach kat. D (bez zapór i urządzeń zabezpieczających) wzrosła o ponad 8%.

Raport Roczny

Poniżej zilustrowano na wykresach podstawowe dane dotyczące zdarzeń w 2013 r.



Raport Roczny



7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w roku 2013

W 2013 r. Komisja prowadziła statutową działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, przy znacznych oszczędnościach przyznanego budżetu finansowego w stosunku do założonego budżetu finansowego na rok 2012 przyznanego Komisji przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W ramach swoich działań Komisja współpracowała z innymi komórkami Ministerstwa między innymi w zakresie opiniowania projektów aktów prawnych, programów branżowych, przygotowywania budżetu czy spraw organizacyjnych oraz spraw personalnych.

Działalność Komisji również dotyczyła współpracy z komisjami kolejowymi, zewnętrznymi organizacjami i przedsiębiorstwami w kraju i za granicą w następujących obszarach:

- Prokuraturą Generalną – w zakresie uzgadniania treści porozumienia o współpracy pomiędzy Komsją a Prokuraturą przy prowadzeniu postępowań,
- komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie zdarzeń,
- Europejską Agencją Kolejową (ERA) w zakresie uczestnictwa w posiedzeniach plenarnych i konferencjach organizowanych przez Agencję, wymiany informacji oraz organizowanych badaniach ankietowych oraz udział w zespołach roboczych w ramach ERA,
- udział w konferencjach i kurso-konferencjach organizowanych przez krajowych zarządców infrastruktury, przewoźników, urzędy państwowe oraz szkoły wyższe w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi (poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami) przez komisje kolejowe.

W okresie od marca do sierpnia 2013 r. Komisja obsługiwała audyt zrealizowany przez Europejską Agencję Kolejową przeprowadzila na wniosek Komisji Europejskiej. Był on częścią audytu całego sektora kolejowego w następujących obszarach:

- funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (NIB Polska),
- funkcjonowania Urzędu Transportu Kolejowego (NSA Polska),
- stanu infrastruktury kolejowej w Polsce,
- problematyki zatrudniania maszynistów,
- problematyki tzw. sygnałów zastępczych,
- przegląd regulacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wnioski z audytu zawarto w Raporcie Komisji Europejskiej.

8. Zadania na rok 2014 r.

W ramach bieżącej działalności Komisji w 2014 r. niezbędna będzie realizacja m.in. następujących działań:

- Dalsze prowadzenie i nadzorowanie dochodzeń;
- Podpisanie listu intencyjnego pomiędzy Prokuratorem Generalnym a Przewodniczącym PKBWK o współpracy przy prowadzeniu postępowań,
- Wdrażanie zaleceń wynikających z audytu PKBWK przez Europejską Agencję Kolejową, w tym zaproponowanie koncepcji zmian w funkcjonowaniu Komisji,
- Współpraca z innymi komórkami Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w obszarze konsultowania przepisów.
- Aktualizacja i prowadzenie bazy danych zdarzeń kolejowych
- Współpraca z Urzędem Transportu Kolejowego w ramach zaleceń przekazywanych do realizacji zgodnie z kompetencjami Prezesa UTK i innych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów;
- Opracowanie nowej strony internetowej Komisji;
- Współpraca i udział w zespołach roboczych i szkoleniach organizowanych przez Europejską Agencję Kolejową,
- Udział w spotkaniach z przedstawicielami krajowych organów dochodzeniowych (NIB) innych krajów UE oraz Europejską Agencją Kolejową w ramach posiedzeń plenarnych i zespołów roboczych- wymiana doświadczeń i wiedzy,
- Szkolenia członków stałych w zakresie niezbędnym do realizacji zadań Komisji;
- Nadzór nad przestrzeganiem założeń budżetu Komisji na 2014 r.

9. Podsumowanie

W roku 2013 r. całkowita liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji uległa zmniejszeniu o ponad 6%, kontynuując malejący trend od 2011 r. (od 2011 r. spadek o ponad 23%), co świadczy o ogólnej poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Rosnąca w 2013 r. liczba zdarzeń wynikających z przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu lub wjazdu na niewłaściwie przygotowaną drogę przebiegu spowodowała wydanie przez Komisję zalecenia dodatkowych szkoleń pracowników posterunków ruchu zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W odniesieniu do rosnącej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, Komisja zaleca aktualizację metryk przejazdowych i aktualizację iloczynów ruchu, i jeśli są przekroczone – przekwalifikowanie tych przejazdów na wyższe kategorie.

Komisja w raportach z prowadzonych postępowań oraz niniejszym Raporcie Rocznym wydała szereg zaleceń służących zdaniem Komisji - dalszej poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Komisja w 2013 r. wypełniała swoje statutowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2013 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z komisjami kolejowymi, które nadzoruje, Urzędem Transportu Kolejowego oraz zarządcami infrastruktury i przewoźnikami.

W 2013 r. zespół powypadkowy Komisji rozpoczął postępowanie w sprawie poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 30.09.2013 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A w km. 32,955 linii nr 001, które będzie kontynuowane w 2014 r.

Pozostała działalność Przewodniczącego Komisji i Komisji prowadzona była w ramach nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Nadzór ten wymusił wnikliwą analizę przyczyn powstania zdarzeń na bazie której były opracowane wnioski zapobiegają powstaniu podobnych zdarzeń.

Komisja w opublikowanym w 2013 r. Raporcie nr PKBWK/1/2013 z badania poważnego wypadku kat. A01 zaistniałego w dniu 03.03.2012 r. na linii nr 64 w km. 21,150 wydała szereg rekomendacji w sprawie poprawy bezpieczeństwa (zaleceń). Nakładają one na zarządcę infrastruktury i przewoźników konieczność realizacji szeregu działań zmierzających do zmniejszenia ryzyka zaistnienia zdarzeń.

W 2013 r. Europejska Agencja Kolejowa przeprowadziła audyt Komisji, który wykazał, że Komisja realizuje swoje zadania zgodnie z przepisami krajowymi. Jednakże przepisy krajowe nie są **w pełni zgodne z postanowieniami Dyrektywy Bezpieczeństwa nr EC/49/2004. Wyniki**

Raport Roczny

audytu świadczą o potrzebie zmiany przepisów krajowych i dostosowania do przepisów europejskich.

10. Dane kontaktowe i teleadresowe Komisji

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Ul. Chałubińskiego 4/6 budynek A 00-928 Warszawa	
CZŁONKOWIE STALI:	
Tadeusz Ryś Przewodniczący PKBWK telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39	Jan Andrzej Młynarczyk Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-33, 630-14-34, fax (0-22) 630-14-39
Rafał Leśniowski Sekretarz, Członek stały PKBWK telefon (0-22) 630-14-35, fax (0-22) 630-14-39	Andrzej Gniwek Członek stały PKBWK telefon (0-22) 630-14-36, fax (0-22) 630-14-39
PRACOWNIK OBSŁUGI KOMISJI: Barbara Pióro, telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: pkbwk@mir.gov.pl	

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem: www.mir.gov.pl, zakładka: transport / transport kolejowy / Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. W ramach strony Komisji pogrupowano materiały na następujące działy:

- Raporty,
- Zalecenia,
- Prawo i dokumenty,
- Skład Komisji.

Raport Roczny

ZAŁĄCZNIK
do Raportu Rocznego PKBWK za 2013 r.
Informacje na temat realizacji zaleceń wydanych w 2013 r. przez PKBWK

na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego określonej w piśmie znak
DBK-WMBA.561.6.2014.2.AKM otrzymanego przez PKBWK w dniu 14.03.2014

W wyniku zakończenia postępowań po zdarzeniach kolejowych, w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594), zwanej dalej ustawą o transporcie kolejowym, wydał w 2013 roku zalecenia, mające na celu poprawę bezpieczeństwa oraz zapobieżenie bądź zminimalizowanie skutków podobnych zdarzeń w przyszłości.

Treść zaleceń upubliczniona została w:

- Raporcie PKBWK nr PKBWK/1/2013 z dnia 15 lutego 2013 r. z badania poważnego wypadku kat. A01 zaistniałego w dniu 3 marca 2012 r. o godzinie 20:55 na szlaku Sprawa – Starzyny w torze nr 1 w km 21,250 linii kolejowej nr 64 Kozłów-Koniecpol na obszarze działania zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach,
- Raporcie Rocznym PKBWK za 2012 r.

Zgodnie z treścią załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, funkcjonujący w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do ustanowienia procedur zapewniających, aby zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa i krajowego organu dochodzeniowego, były oceniane i w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zalecano ich wdrożenie (kryterium Q2).

Zgodnie z treścią art. 13 ust. 1a pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego realizując swoje zadania prowadzi systematyczną kontrolę spełniania warunków

Raport Roczny

lub wymagań zawartych w certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa, w tym wymagań dotyczących postępowania przez podmioty sektora kolejowego z zaleceniami bezpieczeństwa wydanymi przez organ dochodzeniowy.

Mając na uwadze powyższe informacje oraz obowiązki nałożone na podmioty sektora kolejowego w obszarze związanym z zaleceniami bezpieczeństwa, podmioty kolejowe: zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi funkcjonujący w roku 2013 w oparciu o wydany przez Prezesa UTK certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, wezwani zostali do złożenia informacji o stanie realizacji zaleceń powypadkowych wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2013 r. Wezwanie wystosowane zostało łącznie do 92 podmiotów sektora kolejowego.

Należy przy tym zauważyć, że zgodnie z przepisami prawa, podmioty te zobowiązane zostały do złożenia informacji o stanie realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń przed terminem wynikającym art. 281 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym. W ocenie Prezesa UTK zasadne wydaje się zatem wspólne wystąpienie przez Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w sprawie konieczności modyfikacji terminu składania przez podmioty sektora kolejowego informacji o wykonaniu zaleceń, tak, aby była możliwość jej wykorzystania w trakcie opracowywania raportu PKBWK.

W ocenie Prezesa UTK niezbędne jest również wspólne przeanalizowanie przez obydwie instytucje efektywności obecnego systemu oraz zaproponowanie rozwiązań bardziej powiązanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem przewoźników i zarządców, a tym samym w większym stopniu przekładających się na podniesienie poziomu bezpieczeństwa sektora.

Zgodnie ze stanem na dzień 28 lutego 2014 r., 18% podmiotów nie przekazało informacji na temat stopnia wdrożenia zaleceń powypadkowych lub podjętych działaniach zmierzających do realizacji zaleceń. W stosunku do ww. grupy podmiotów Prezes UTK podejmie działania weryfikujące w kontekście efektywności procesów SMS przyjętych przez te podmioty w obszarze związanym z analizą i wdrożeniem zaleceń. Niezależnie od tego, w ocenie Prezesa UTK wymagane są wspólne inicjatywy i działania Prezesa UTK oraz Przewodniczącego PKBWK w obszarze budowania świadomości sektora w zakresie realizacji zaleceń.

Realizacja zaleceń powypadkowych wydanych w roku 2013 przez Przewodniczącego PKBWK przez podmioty sektora kolejowego została przedstawiona w załączniku. W przypadku procentowego wskazania stopnia realizacji zalecenia, pod uwagę wzięto zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych posiadających licencję na dzień 31 grudnia 2013 r.

Raport Roczny

Ponadto, z obowiązku wynikającego z art. 281 ust. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z tytułu nadzoru sprawowanego przez Prezesa UTK, działania podmiotów rynku kolejowego w zakresie wdrażania zaleceń były weryfikowane w trakcie czynności kontrolnych planowych i doraźnych prowadzonych przez Prezesa UTK w 2013 r. Kontrole w tym zakresie były prowadzone przez pracowników UTK w czasie jazdy kontrolnej bądź czynności sprawdzająco-monitorujących związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego u kontrolowanych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, jak również użytkowników bocznic. Z uwagi na fakt, iż kontrola wszystkich zobowiązań jest procesem ciągłym i długofalowym, aspekt ten został również uwzględniony w planie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w 2014 roku.

REKOMENDACJE – ZALECENIA WYDANE W 2013 R:

Raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nr PKBWK/1/2013 z dnia 15 lutego 2013 r. z badania poważnego wypadku kat. A 01 zaistniałego w dniu 3 marca 2012 r. o godzinie 20:55 na szlaku Sprowa – Starzyny w torze nr 1 w km 21,250 linii kolejowej nr 64 Kozłów-Konieczpol obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach:

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Lp.	TREŚĆ ZALECENIA	REALIZACJA
1.	<p>Począwszy od najbliższych szkoleń drużyn pociągowych i dyżurnych ruchu uwzględnić w nich w szczególności zasady podawania Sz i jazdy na Sz w powiązaniu z wyświetlaniem wskaźnika W24 i innych mających wpływ na sposób prowadzenia jazdy. Zasady te powinny być uwzględnione i lepiej doprecyzowane przy nowelizacji przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. W ramach szkoleń należy także omawiać zagadnienia dotyczące przyjmowania rozkazów pisemnych z wykorzystaniem radiołączności oraz postępowania drużyn trakcyjnych po zmianie kanału radiołączności.</p>	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A. wystąpiła do Prezesa UTK z wnioskiem o akceptację zmian do instrukcji Ir-1 dotyczących m.in. trybu postępowania dyżurnych ruchu podczas jazdy pociągów na sygnał Sz.</p> <p>Urząd Transportu Kolejowego podjął działania związane z weryfikacją instrukcji. W wyniku analizy przedłożonego materiału, UTK wystosował wezwanie do złożenia wyjaśnień w kwestii nieprawidłowości zidentyfikowanych w przedłożonym projekcie instrukcji.</p> <ul style="list-style-type: none">• Spółka PKP PLK S.A. przeprowadziła w 2012 i 2013 r. szkolenia okresowe i pouczenia doraźne, których tematyka obejmowała następujące zagadnienia:<ol style="list-style-type: none">1) zasady podawania sygnałów zastępczych i zezwoleń na jazdę wydawanych za pomocą sygnału Sz w powiązaniu z wyświetlaniem wskaźnika W24 oraz inne zasady mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów;2) zagadnienia dotyczące przekazywania rozkazów pisemnych przez dyżurnych ruchu oraz zasady przyjmowania treści rozkazów przez pracowników PKP PLK S.A. prowadzących pojazdy kolejowe eksploatowane w Spółce;3) tryb postępowania personelu posterunków ruchu oraz personelu prowadzącego pojazdy kolejowe po zmianie kanału radiołączności.

		<p>Powyższa tematyka jest realizowana w trybie ciągłym.</p> <ul style="list-style-type: none">• Dodatkowo PKP PLK S.A. wdrożyła działania mające na celu wsparcie dyżurnych ruchu poprzez rozwieszenie w nastawniach plakatów instruktażowo - informacyjnych dotyczących:<ol style="list-style-type: none">1) procedury udzielania zezwolenia na jazdę pociągu na sygnał Sz;2) użycia przycisku „Radio-Stop” w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. <p>Ponadto na stronie tytułowej zeszytu WRJ, został umieszczony komunikat ostrzegawczy o treści: „Maszynisto! Podczas jazdy na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny obserwuj drogę przebiegu i zachowaj szczególną ostrożność.”.</p> <p><u>Pozostałe podmioty kolejowe:</u></p> <p>Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi (ogółem 74% podmiotów) deklarują uwzględnienie w programie pouczeń okresowych zasad podawania Sz i jazdy na Sz oraz stosowania wskaźnika W24. Wskazane tematy były realizowane podczas szkoleń okresowych drużyn pociągowych i dyżurnych ruchu w 2013 roku bądź zaplanowane na rok 2014.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r.:</p> <ol style="list-style-type: none">1. PKP PLK S.A. ZLK w Białymstoku – w trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości:<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T01-520-87/DJ/13 z dnia 19 grudnia 2013 roku,– Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-87a/DJ/13 z dnia 27 grudnia 2013 roku. <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku</p>
--	--	---

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

		<p>2014 r.:</p> <p>28 kontroli, ujętych w rocznym planie nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2014, zostanie przeprowadzonych w zakresie przestrzegania czasu pracy i kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra natomiast stanowią kontrole związane z zasadnością stosowania sygnałów zastępczych.</p> <p>W 2014 r. poddano kontroli:</p> <p>1. Hagans Logistic sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane</p> <p>– protokół kontroli nr T05-524-3/AJ/2014-92 z dnia 10 lutego 2014 roku</p> <p>2. Transoda sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane</p> <p>– protokół kontroli nr T05-524-51/AJ/2014-165</p>
2.	<p>W szkoleniu dyżurnych ruchu na symulatorach (w przypadku wyposażenia stanowisk pracy w urządzania komputerowe) należy uwzględnić zasady postępowania w przypadku wystąpienia usterek urządzeń srk. Szkolenia, w tym szczególnie dotyczące usterek, powinny być powtarzane okresowo.</p>	<p><u>Zalecenie realizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A. powołała zespół ds. koordynowania i monitorowania pracy instruktorów. W spółce trwają prace przygotowawcze do zakupu symulatorów przeznaczonych do prowadzenia szkoleń dla dyżurnych ruchu. Planowane zakończenie realizacji projektu – do końca 2015 roku. Spółka dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu rozpatruje możliwość zakupu (ze środków unijnych kwalifikowanych, budżetowych oraz własnych), symulatorów szkoleniowych dla dyżurnych ruchu wraz z odpowiednim zapleczem technicznym, dydaktycznym i socjalnym z założeniem zabudowy tych symulatorów, jako części istniejących lub budowanych i projektowanych Lokalnych Centrów Sterowania (zawierających symulację odcinka sterowanego z danego LCS), z perspektywą szkolenia pracowników danego LCS.</p> <p><u>Pozostali zarządcy infrastruktury:</u></p> <p>PKP LHS sp. z o.o. planuje wdrożyć zalecenie w pierwszej połowie 2015 r.;</p>

		<p>Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. do połowy 2014 r. poczyni starania pozyskania programu do szkoleń na symulatorze;</p> <p>Pozostali zarządcy, ze względu na brak urządzeń komputerowych, nie przeprowadzają szkoleń na symulatorach.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</i></p> <p><i>28 kontroli, ujętych w rocznym planie nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2014, zostanie przeprowadzonych w zakresie przestrzegania czasu pracy i kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra natomiast 84 kontrole dotyczyć będą nadzoru nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania.</i></p>
3.	<p>PKP PLK S.A. powinny dokonać kontroli w zakresie prawidłowości i aktualności przekazywanych przewoźnikom kolejowym danych dotyczących opisu infrastruktury oraz ich uwzględniania w zeszytach Wewnętrznych Rozkładów Jazdy.</p>	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A w lipcu 2012 roku opracowała nową „Procedurę wprowadzania i uzgadniania zmian oznaczeń i skrótów używanych w Wewnętrznym Rozkładzie Jazdy pociągów (WRJ)”. Cały proces oparty jest na wykorzystaniu możliwości internetowej aplikacji e-POS, moduł „Oznaczenia dla WRJ”, do której mają dostęp uprawnieni pracownicy. System e-POS, dotyczący warunków technicznych na liniach zarządzanych przez Spółkę, którego następstwem jest opracowany i etapowo wdrażany nowy format zeszytu Wewnętrznego Rozkładu Jazdy, tworzony w systemie SKRJ tj.:</p> <p>etap I – indywidualne rozkłady jazdy – wdrożony 10 lutego 2013 roku;</p>

		<p>etap II – zastępcze rozkłady jazdy – wdrożony 13 kwietnia 2013 roku;</p> <p>etap III – roczny rozkład jazdy – wdrożony 15 grudnia 2013 roku.</p> <p>PKP PLK S.A. realizuje czynności sprawdzające licencjonowanego przewoźnika kolejowego w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z rocznym planem kontroli, zgodnie z § 34 ust. 3, pkt.1 i 13 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz umów zawartych z przewoźnikami. Spółka poleciła Zakładom Linii Kolejowych opracowanie i zrealizowanie harmonogramów kontroli w zakresie prawidłowości, kompletności oraz aktualności oznaczeń stosowanych w Wewnętrznym Rozkładzie Jazdy wynikających z e-POS i porównanie tych danych ze stanem faktycznym na gruncie ze zwróceniem szczególnej uwagi na opis linii kolejowych zmodernizowanych. Dodatkowo PKP PLK S.A w 2012 roku w aplikacji „Zamawiaj i jedź” udostępniła przewoźnikom kolejowym następujące dokumenty istotne dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Dodatek do Wewnętrznego rozkładu jazdy – warunki techniczno–ruchowe linii;2) Wyciągi z regulaminów technicznych posterunków ruchu;3) Miejscowe porozumienia. <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. informuje, że na bieżąco przekazuje przewoźnikom dane dotyczące opisu infrastruktury;</p> <p>Spółka Infra Silesia sp. z o.o. dane o infrastrukturze zawiera w "Służbowym Rozkładzie Jazdy" oraz dodatku "Wykaz Ostrzeżeń Stałych" wydawanych w cyklach miesięcznych;</p> <p>"Kopalnia Piasku Kotlewnia - Linie Kolejowe" sp. z o.o. w 2014 roku deklaruje dokonanie kontroli w zakresie prawidłowości i aktualności przekazywanych przewoźnikom kolejowym danych</p>
--	--	---

		<p>dotyczących opisu infrastruktury.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r.:</i></p> <p>1. PKP PLK S.A. ZLK w Białymstoku – w trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T01-520-87/DJ/13 z dnia 19 grudnia 2013 roku, – Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-87a/DJ/13 z dnia 27 grudnia 2013 roku. <p><i>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</i></p>
4.	<p>Przy projektach i wprowadzaniu zmian konstrukcyjnych w rozjazdach uwzględnić ich skutki w wymiarach obudów osłaniających elementy nastawcze i kontrolne, aby nie mogło dochodzić do przypadku zwierania elektrycznych obwodów kontroli niezajętości rozjazdów na skutek wprowadzonych zmian. Wymiary obudów należy skorygować również w rozjazdach już zabudowanych, w przypadku gdy może dochodzić do takich zwarć.</p>	<p><u>Zalecenie realizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A. dokonała analizy przypadków zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych powstałymi zajętościami rozjazdów wywołanymi przez kontakt pokryw zamknięć nastawczych z innymi elementami rozjazdu. Stwierdzono 63 lokalizacje powstałych zajętości. Spółka wystąpiła do producentów rozjazdów o ustosunkowanie się do kwestii poruszanych w raporcie PKBWK, dotyczących powstawania zwarć toków szynowych, powodowanych przez obudowy osłaniające elementy nastawcze i kontrolne oraz o przeanalizowanie możliwości powstawania tych zjawisk w produkowanych konstrukcjach i podjęcie działań mających na celu eliminację podobnych przypadków w przyszłości.</p> <p>Dodatkowo Spółka wystąpiła do jednego z producentów rozjazdów o dokonanie stosownych zmian w dokumentacji technicznej osłon oraz stalowej podrozjazdnicy zespolonej. W przypadku potwierdzenia prawdopodobieństwa powodowania zwarć toków przez produkowane konstrukcje,</p>

	<p>Spółka ma rozważyć wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej lub wnioskować o ich wprowadzenie przez producenta. Obecnie procedura zlecenia zadania mającego na celu określenie czynników będących przyczyną występowania zwarć toków szynowych poprzez pokrywy stalowych podrozdnic zespolonych lub osłon zamknięć nastawczych wraz z zaproponowaniem kierunków działań uniemożliwiających występowanie tego zjawiska. Formalne zamówienie na wykonanie pracy zostało podpisane z Instytutem Kolejnictwa w dniu 10.12.2013 r. Zgodnie z kartą programową termin przekazania pracy – 10.04.2014 r. Biorąc pod uwagę czas niezbędny dla oceny opracowania oraz wprowadzenia ewentualnych poprawek przez Biuro Dróg Kolejowych Spółki, zakłada się, że ostateczny termin realizacji zamówienia to 09.05.2014 roku.</p> <p><u>Pozostali zarządcy infrastruktury:</u></p> <p>W Spółce PMT Linie Kolejowe sp. z o.o., nie wprowadzano zmian konstrukcyjnych. Sprawdzanie wymiarów obudów osłaniających elementy nastawcze i kontrolne dokonywane jest podczas przeglądów okresowych;</p> <p>Spółka Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe sp. z o.o. nie wprowadza zmian konstrukcyjnych w rozjazdach, w 2014 roku Spółka dokona kontroli istniejących napędów;</p> <p>Spółka Infra Silesia sp. z o.o. nie wprowadza zmian konstrukcyjnych;</p> <p>Spółka PKP LHS sp. z o.o. przyjęła rozwiązania alternatywne tj. projektowanie i wprowadzanie zmian konstrukcyjnych rozjazdów zleca się podmiotom zewnętrznym;</p> <p>W Spółce PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. ze względu na rozwiązania konstrukcyjne takie zagrożenie nie występuje.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Nadzór Prezesa UTK sprawowany jest w ramach procesu dopuszczania do eksploatacji i zarządzaniem zmianami konstrukcyjnymi.</i></p>
--	--

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

<p>5. UTK powinien przeanalizować dotychczas wydane zezwolenia na montaż i eksploatację sygnalizatorów z Sz na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych pod względem zasadności ich dalszego wykorzystywania.</p>	<p>Prezes UTK realizuje zalecenie w ramach podejścia systemowego.</p> <p>Podczas planowych i doraźnych kontroli u zarządców infrastruktury w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego sprawdzana jest poprawność funkcjonowania urządzeń srk, w tym ze szczególnym uwzględnieniem działania i konieczności stosowania sygnałów zastępczych.</p> <p>Na dzień 10 października 2013 r. zostało zlokalizowanych 114 miejsc, w których ruch pociągów odbywał się na sygnał zastępczy (dotyczy to używania Sz z uwagi na awarię urządzeń oraz o charakterze stałym). Docelowym działaniem Prezesa UTK jest zrealizowanie działań kontrolnych we wszystkich lokalizacjach w których ruch kolejowy odbywa się na sygnał zastępczy powyżej trzech dni, ze szczególnym uwzględnieniem posterunków odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych. Analizowana jest zasadność dalszego wykorzystywania sygnalizatorów sygnału zastępczego.</p> <p>W 2013 i 2014 r. przeprowadzono 43 działania kontrolne na liniach kolejowych zarządcy PKP PLK S.A.</p> <p>Dzięki podjętym przez Prezesa UTK, działaniom kontrolnym i administracyjnym, już w kilkunastu przypadkach zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wyeliminował lub podjął pilne działania zmierzające do wyeliminowania przypadków nieuzasadnionego długotrwałego stosowania sygnałów zastępczych. Dotyczyło to lokalizacji:</p> <ul style="list-style-type: none">– linii kolejowej nr 274, w tym stacji Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Fabryczny, Wałbrzych Główny, Boguszów Gorce Wschód, Boguszów Gorce, Boguszów Gorce Zachód, Sędziszów– linii kolejowej nr 204 Malbork-Braniewo– linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn– linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice
---	--

		<ul style="list-style-type: none"> – linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk – linii kolejowej nr 273 szlak Kostrzyn – Chyrzyno – linii kolejowej nr 282 szlak Jankowa Żagańska – Ruszów – linii kolejowej nr 1 – stacji Radziwiłłów Mazowiecki – linii kolejowej nr 9 – stacji Susz – linii kolejowej nr 101 – stacji Horyniec-Zdrój – stacja Kołobrzeg
6.	<p>Należy bezwzględnie przestrzegać aktualizacji regulaminów technicznych i innych dokumentów dotyczących stanowisk pracy na posterunkach ruchu po montażu lub modernizacji nowych urządzeń srk.</p>	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A., w związku ze stwierdzonymi brakami aktualizacji Regulaminów Technicznych Stacji (RTS), w dniu 21 czerwca 2012 roku, wydała polecenie aktualizacji RTS, w wyniku, którego na dzień 27.03.2013 r. został potwierdzony 100-procentowy stan aktualności RTS w Spółce. Dodatkowo aktualność RTS Spółka weryfikuje podczas przeprowadzanych czynności kontrolnych na posterunkach ruchu przez kontrolerów Spółki.</p> <p><u>Pozostali zarządcy infrastruktury:</u></p> <p>Pozostali zarządcy (100%) deklarują przeprowadzenie aktualizacji RTS. W przypadku modernizacji urządzeń srk opracowywano nowe regulaminy i zaktualizowano załączniki.</p> <p>Dodatkowo Spółka PKP LHS sp. z o. o deklaruje weryfikowanie aktualności RTS podczas przeprowadzanych czynności kontrolnych na posterunkach ruchu przez kontrolerów Spółki.</p>

		<p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r.:</p> <p>1. PKP PLK S.A. ZLK w Białymstoku – w trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T01-520-87/DJ/13 z dnia 19 grudnia 2013 roku, – Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-87a/DJ/13 z dnia 27 grudnia 2013 roku. <p>ZLK w Białymstoku na bieżąco utrzymuje w stanie aktualnym Regulaminy Techniczne Stacji (RTS). W 2013 roku na terenie Zakładu zmodernizowano urządzenia srk na stacji Białystok, które oddano do eksploatacji w dniu 10 grudnia 2013 roku. Opracowano nowy RTS stacji Białystok zatwierdzony w dniu 27 listopada 2013 roku.</p> <p>W 2014 r. poddano kontroli:</p> <p>1. PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. - w trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-520-6.1/JW/14/79 z dnia 31 stycznia 2014 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-6.2/JW/14/115 z dnia 12 lutego 2014 roku
7.	<p>PKP PLK S.A. powinny dokonać kontroli sposobu przeprowadzanych autoryzacji i zapisów w dokumentacji oraz w upoważnieniach do wykonywania czynności na danym stanowisku. W przypadku rozbieżności z zapisami Instrukcji Ia-</p>	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Centrala Spółki PKP PLK zobowiązała Zakłady Linii Kolejowych do przeprowadzenia kontroli z terminem realizacji do 30 października 2013 r., z zakresu sposobu przeprowadzanych autoryzacji i zapisów w dokumentacji oraz upoważnień do wykonywania czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. W trakcie realizacji zalecenia Spółka dokonała sprawdzenia przez wszystkie 23 Zakłady Linii Kolejowych, prawidłowości</p>

<p>5 należy przeprowadzić ponownie szkolenia i autoryzacje.</p>	<p>przeprowadzonego szkolenia przed dokonaniem autoryzacji jak również prawidłowości dokonywania autoryzacji oraz aktualności i kompletności zapisów w tym zakresie tj. „Rejestrze egzaminów pracownika” oraz „Upoważnieniu” do wykonywania czynności na stanowisku bezpośrednio związanym z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego. Ponadto Spółka dokonała weryfikacji (porównania) zapisów pomiędzy „Rejestrem egzaminów pracownika”, a „Upoważnieniem”. Ogółem sprawdzono zapisy w 17 216 „Rejestrach egzaminów pracownika”. Do dnia 16 września 2013 r. wszystkie nieprawidłowości w „Rejestrach egzaminów pracownika” oraz „Upoważnieniach” Spółka usunęła.</p> <p>Ponadto w Spółce trwają prace nad aktualizacją Instrukcji o przygotowaniu zawodowym pracowników PKP PLK S.A. Ia-5, która zostanie przekazana do Biura Zarządu, celem zatwierdzenia na posiedzeniu Zarządu Spółki - najpóźniej do końca lutego 2014 r. Do czasu wprowadzenia i zaakceptowania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wymaganych zmian do Instrukcji Ia-5, pismem nr IMI1-071-25/13 z dnia 27 maja 2013 r. doprecyzowane zostały zasady przeprowadzania autoryzacji przy procesach inwestycyjnych, gdy zachodzą istotne zmiany w warunkach miejscowych, pojawiają się nowe urządzenia lub zmienia się sposób obsługi dotychczas eksploatowanych. Dodatkowo opisano sposób postępowania w przypadku utraty ważności autoryzacji przez pracownika i dokumentowania tego faktu w „Upoważnieniu”.</p> <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Spółka PKP LHS sp. z o.o. dokonuje kontroli zapisów o przeprowadzonej autoryzacji w upoważnieniach do wykonywania czynności na danym stanowisku (rozbieżności nie stwierdzono);</p> <p>Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. deklaruje przeprowadzanie kontroli na bieżąco;</p> <p>Kopalnia Piasku Kotłarnia - Linie Kolejowe sp. z o.o. w I półroczu 2014 dokona kontroli sposobu przeprowadzania autoryzacji i zapisów w dokumentacji.</p>
---	---

		<p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r.:</p> <p>w trakcie kontroli PKP PLK S.A. stwierdzono nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie, polegające na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) niewpisywaniu wyników egzaminów okresowych w upoważnieniach pracowników, 2) niesumiennym prowadzeniu rejestrów egzaminów, 3) niewydawaniu stosownych upoważnień. <p>– Protokół nr DN-WPK-520-12.2/RW/13 z dnia 16 grudnia 2013 roku</p> <p>– Wystąpienie pokontrolne nr DN-WPK-520-12.6/RW/13 z dnia 31 stycznia 2014 roku</p> <p>W ramach działań nadzorczych, stwierdzoną nieprawidłowość Prezes UTK nakazał usunąć natychmiast z chwilą doręczenia wystąpienia pokontrolnego.</p>
8.	<p>Należy wprowadzić zasadę obowiązkowego przeprowadzania autoryzacji na stanowiskach pracy w przypadku dokonanej modernizacji lub wymiany urządzeń srk.</p>	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A., zgodnie z procedurą określoną w § 24 Instrukcji Ia-5, bezwzględnie przeprowadza autoryzacje w przypadkach zmian organizacyjnych i technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na stanowisku w danym miejscu pracy tj. po robotach inwestycyjnych lub modernizacji urządzeń srk. Dodatkowo w przypadku potrzeby wykonania autoryzacji dla nowych urządzeń srk i braku możliwości zapewnienia praktycznych szkoleń w obrębie posterunku ruchu, Spółka wprowadza czasowe ograniczenie prędkości dla wszystkich przejeżdżających pociągów do 40 km/h. Ograniczenia te wprowadzane są na okres do 3 dób – dla pierwszych 6 zmian roboczych. Ponadto Zarząd Spółki wyraził zgodę na odstępstwo od niektórych przepisów Instrukcji o przygotowaniu zawodowym pracowników PKP PLK S.A. Ia-5 i polecił poddawać pracownika autoryzacji, gdy przerwa na stanowisku w danym miejscu pracy na posterunku technicznym (nastawni dysponującej) albo Lokalnym Centrum Sterowania Ruchem</p>

	<p>Kolejowym (LCS) lub na posterunkach obsługujących system ETCS trwała dłużej niż 3 miesiące. Czas trwania szkolenia praktycznego dla ww. pracowników nie może być krótszy niż cztery zmiany robocze wg ustalonego rozkładu czasu pracy. Dodatkowo w Spółce zobowiązano Dyrektorów ZLK do każdorazowego ujmowania podczas prowadzonej autoryzacji na posterunkach ruchu tematyki:</p> <ol style="list-style-type: none">1) znajomości działania i obsługi urządzeń układowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów,2) wykonania miejscowego zabezpieczenia rozjazdów w przypadku jazdy na przebiegi niezorganizowane,3) sposobu przygotowania, sprawdzenia, zabezpieczenia dróg przebiegu,4) stosowania środków pomocniczych,5) znajomości miejsc sygnałowych i przebiegowych. <p>Ponadto Spółka prowadzi prace w zakresie aktualizacji Instrukcji Ia-5, wprowadzającej obowiązek przeprowadzania autoryzacji u pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących określone pojazdy kolejowe w przypadku wprowadzenia zmian organizacyjnych i technicznych mających istotny wpływ na sposób wykonywania czynności na stanowisku w danym miejscu pracy, np. modernizacja urządzeń srk. Instrukcja Ia-5 zostanie przekazana do Biura Zarządu, celem zatwierdzenia na posiedzeniu Zarządu Spółki - najpóźniej do końca lutego 2014 r. Dodatkowo Zarząd PKP PLK S.A. pismem IBR1-734-93.13 z dnia 23.05.2013 r. dotyczącego prawidłowego postępowania w zakresie przekazania infrastruktury do eksploatacji przekazał wszystkim podległym jednostkom oraz komórkom organizacyjnym, jednolite procedury.</p> <p><u>Pozostali zarządcy infrastruktury:</u></p> <p>W Spółkach: PKP LHS sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. , Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe Sp. z o., Infra Silesia sp. z o.o., obowiązuje zasada obowiązkowego przeprowadzania autoryzacji na stanowiskach pracy w przypadku dokonanej modernizacji lub wymiany urządzeń srk;</p>
--	---

		<p>Spółka CTL Maczki Bór S.A. od lutego 2014 r. wprowadza obowiązek przeprowadzania autoryzacji na stanowiskach pracy w przypadku modernizacji lub wymiany urządzeń srk;</p> <p>Spółka PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. deklaruje zastosowanie rekomendacji w przypadku montażu lub nowelizacji nowych urządzeń srk.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r.:</i></p> <p><i>w trakcie kontroli PKP PLK S.A. nie stwierdzono nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Protokół nr DN-WPK-520-12.2/RW/13 z dnia 16 grudnia 2013 roku</i> – <i>Wystąpienie pokontrolne nr DN-WPK-520-12.6/RW/13 z dnia 31 stycznia 2014 roku</i>
9.	Zestaw instrukcji Ie uzupełnić o ogólne zasady obsługi urządzeń komputerowych srk	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK opracowała Instrukcję obsługi komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ie-20, którą w dniu 6 lutego 2014 r. złożyli do UTK wraz z wnioskiem o akceptację. <i>(instrukcja wpłynęła do urzędu w dniu 06.02.2014 r.).</i></p> <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Instrukcje zarządców infrastruktury, Spółek: PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. i PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. uwzględniają ogólne zasady obsługi komputerowych urządzeń srk.</p> <p>Ponadto Spółki PKP LHS sp. z o.o. i Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. planują uzupełnienie instrukcji o zapisy dotyczące obsługi komputerowych urządzeń srk w terminie do końca drugiego kwartału 2014 r.;</p>

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

		Pozostali zarządcy deklarują, że nie posiadają urządzeń komputerowych na swojej infrastrukturze.
10.	W instrukcji Ie-104 i innych wewnętrznych dokumentach, w tym w instrukcjach obsługi blokad liniowych należy zmienić opis „pociąg na szlaku” przy zobrazowaniu w postaci czerwonej strzałki i zastąpić go opisem „wykorzystany ustawiony kierunek blokady” z komentarzem, że wyświetlenie tego obrazu nie oznacza rzeczywistej zajętości toru szlakowego przez pociąg.	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A. dokonała stosownych zmian w instrukcji Ie-104, które zostały zatwierdzone przez Zarząd PKP PLK S.A. Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych Spółki zostały zobowiązane do dokonania poprawek w instrukcjach obsługi załączonych do Regulaminów Technicznych Stacji. Wszystkie IZ potwierdziły wykonanie przyjętych zobowiązań. Producenci stacyjnych systemów srk oraz blokad liniowych zostali powiadomieni i zobowiązani przez Spółkę do dokonania korekt w dokumentacjach technicznych swoich wyrobów.</p> <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Spółka PKP LHS sp. z o.o. deklaruje, że w nowo wybudowanych urządzeniach na swojej infrastrukturze, opis już został poprawiony przez producenta urządzeń, a w urządzeniach starszych Spółka planuje zmianę opisu po wprowadzeniu do instrukcji zapisów o komputerowych urządzeniach srk, w terminie do końca drugiego kwartału 2014 r.;</p> <p>Spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. dla istniejącego w Spółce systemu prowadzenia ruchu sposób informacji opisała w Regulaminie Odcinka Zdalnego Sterowania;</p> <p>Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. realizację zalecenia przewiduje do 30.06.2014 r. ze względu na aktualnie trwającą modernizację urządzeń srk;</p> <p>CTL Maczki Bór S.A. planuje zmiany w przepisach w roku 2014.</p> <p>Pozostałych zarządców zalecenie nie dotyczy ze względu na brak blokad liniowych.</p>
11.	W postanowieniach rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U z 2005 r. Nr 172, poz. 1444 z późn.	Zmiana do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wynikająca z niniejszego zalecenia została odrzucona na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym.

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

	zmianami) oraz wynikających z niego przepisach instrukcji Ir-1 należy doprecyzować zapisy dotyczące trybu postępowania i odpowiedzialności kierownika pociągu w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w sytuacji gdy kierownik pociągu nie znajduje się w kabinie pojazdu trakcyjnego.	
12.	W instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 w § 63 ust. 4 wprowadzić dodatkowy podpunkt nakazujący zatrzymanie pociągu, o treści: „pociąg został skierowany na tor prawy, przy wyświetlonym wskaźniku W24 natomiast w § 57 ust. 4 tej instrukcji wprowadzić dodatkowy punkt, np. 7a), o treści: zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W24.	<p><u>Zalecenie zrealizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A. uwzględniła zapis w przygotowanym projekcie zmiany Instrukcji Ir-1 (R-1) w postanowieniach nowego § 63 ust. 1a pkt 4 oraz w § 57 ust. 4 pkt 7a). Projekt zmiany przekazany do Urzędu Transportu Kolejowego.</p> <p><i>Urząd Transportu Kolejowego podjął działania związane z weryfikacją instrukcji. W wyniku analizy przedłożonego materiału, UTK wystosował wezwanie do złożenia wyjaśnień w kwestii nieprawidłowości zidentyfikowanych w przedłożonym projekcie instrukcji.</i></p> <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Zarządcy infrastruktury, Spółki: Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe Sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. oraz CTL Maczki Bór S.A. deklarują wskazane zalecenia doprecyzować w swoich instrukcjach o prowadzeniu ruchu pociągów i przesłać do Prezesa UTK celem zatwierdzenia.</p>
13.	Należy dokonać weryfikacji ilości wewnętrznych kontroli z zakresu: <p>a) obowiązku okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi) odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych</p>	<p><u>Zalecenie realizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A. dokonuje weryfikacji ilości wewnętrznych kontroli z zakresu:</p> <p>a) Odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiołączności pociągowej. Spółka podjęła działania w celu doprecyzowania zasad odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności</p>

<p>z wykorzystaniem łączności i radiołączności,</p> <p>b) prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem aktualności i czytelności,</p> <p>c) rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności.</p>	<p>zapowiadawczej i radiołączności. Spółka realizuje plan wyposażenia posterunków ruchu w nowoczesne cyfrowe rejestratory rozmów łączności strażnicowej, zapowiadawczej, selektorowej i radiołączności pociągowej. Planowane jest wyposażenie czynnych posterunków ruchu w rejestratory rozmów (wykonane w technologii cyfrowej) do końca 2015 roku. Działanie będzie kontynuowane, aż do całkowitego zaspokojenia zidentyfikowanych potrzeb Spółki w tym zakresie. Niezależnie od ww. działań nowe urządzenia rejestrujące rozmowy Spółka instaluje w LCS oraz na posterunkach w ramach inwestycji infrastrukturalnych, obejmujących modernizację urządzeń systemów srk.</p> <p>b) Prawidłowości zapisów w dokumentacjach techniczno-ruchowych, prowadzonych na posterunkach ruchu, szczególnie pod względem ich aktualności i czytelności -realizowane poprzez bieżący monitoring.</p> <p>c) rodzajów i częstotliwości występowania i powtarzania się usterek w urządzeniach srk - realizowane poprzez bieżący monitoring. Przyczyny zaistnienia usterek srk, ich częstotliwość występowania i prawidłowość zapisów dokumentacji techniczno-ruchowej weryfikowana jest podczas przeprowadzanych kontroli i audytów. Dodatkowo wprowadzono na rok 2013, Aneks do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP PLK S.A. z zapisem w Rozdziale III w tabeli pkt 4 "Działania w zakresie nadzoru i kontroli nowy ppkt 4.21" - obowiązek okresowego odsłuchiwanie rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiołączności przez pracowników nadzoru i kontroli Spółki. Podobnie zagadnienie to zostało uregulowane w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2014.</p> <p><u>Pozostali zarządcy infrastruktury:</u></p> <p>Zarządcy dokonują weryfikacji ilości kontroli lub deklarują weryfikację w roku 2014 w zakresach obejmujących pkt. a, b i c zalecenia.</p>
---	--

		<p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.:</i></p> <p><i>Podczas czynności kontrolnych, które ujęto w rocznym planie nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2014, zweryfikowane zostaną poszczególne zagadnienia.</i></p>
<p>14.</p>	<p>Zgodnie z wymaganiami § 19 ust. 7 instrukcji Ir-5, przepisy wewnętrzne powinny zostać doprecyzowane odnośnie zasad bieżącego sprawdzania systemu „Radio-stop” przez personel obsługi, wymaganego na podstawie ust. 4 tego paragrafu, zgodnie z dokumentacją poszczególnych typów urządzeń radiołączności.</p>	<p><u>Zalecenie niezrealizowane:</u></p> <p><i>Stanowisko Spółki PKP PLK S.A.:</i></p> <p>Spółka PKP PLK S.A., zgodnie z regulacjami wewnętrznymi dotyczącymi radiołączności w zakresie sprawdzania działania (testowania) urządzeń „Radio-Stop”, zadania te zleca do realizacji wyspecjalizowanym podmiotom zewnętrznym. Na takie czynności poszczególne Zakłady Linii Kolejowych mają zawarte umowy lub wynika to z umowy centralnej. Zgodnie z Instrukcją Ie-13 (E-25), czynności sprawdzające są wykonywane przez Spółkę, co dwa miesiące, pomimo, iż w przypadku nowoczesnych radiotelefonów firm: Radionika i Pyrylandia producenci tych urządzeń zalecają przegląd okresowy urządzeń nie częściej niż raz na dwa lata (zgodnie z DTR). System „Radio-Stop” jest integralną częścią urządzenia i producenci zgodnie ze swoją wiedzą, zalecają jego sprawdzanie jeden raz na dwa lata. PKP PLK S.A. czynności te wykonuje z częstotliwością wielokrotnie większą (czasookresy zabiegów obsługi technicznej urządzeń telekomunikacji kolejowej – Załącznik nr 1 do Ie-13).</p> <p>Wg. Spółki PKP PLK S.A. przywołany w zaleceniu § 19 ust. 4 Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12) nie nakłada wprost na personel obsługi, a nawet na zarządcę infrastruktury obowiązku sprawdzania prawidłowości działania systemu „Radio-Stop” w radiotelefonach stacjonarnych zainstalowanych na posterunkach ruchu przez swoich pracowników. Spółka nie posiada obecnie specjalistycznych zespołów technicznych, dlatego od lat zleca to podmiotom posiadającym odpowiedni sprzęt i uprawnienia. Mając na uwadze techniczne</p>

	<p>aspekty systemu „Radio-Stop” PKP PLK S.A stoi na stanowisku, iż powinna być utrzymana dotychczasowa zasada postępowania tj.:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Radiotelefon przewoźny sprawdzany jest obligatoryjnie przy wyjeździe oraz w czasie jazdy pociągu, podczas zmiany kanału radiołączności,2) Radiotelefon stacjonarny sprawdzany jest co dwa miesiące przez serwis urządzenia. Odbywa się to z wykorzystaniem specjalizowanych testerów. <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Trzech zarządców infrastruktury, w tym dwóch będących również przewoźnikiem oraz 33 (ponad 38%) przewoźników deklaruje zrealizowanie zalecenia: zasady bieżącego sprawdzania systemu „Radio-Stop” są ujęte w instrukcjach wewnętrznych.</p> <p>Jeden przewoźnik przyjął rozwiązanie alternatywne: lokomotywy są wyposażone w radiotelefony typu Pyrlandia, które umożliwiają sprawdzenie "Radio-Stop" bez urządzeń zewnętrznych. Maszyniści są szkoleni z obsługi i bieżącego sprawdzania poprawności działania systemu „Radio-Stop”.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w takcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2014 r.:</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Hagans Logistic sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane – protokół kontroli nr T05-524-3/AJ/2014-92 z dnia 10 lutego 2014 roku2. Transoda sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane – protokół kontroli nr T05-524-51/AJ/2014-165
--	--

<p>15.</p>	<p>Dokonać analizy przepisów wewnętrznych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych w zakresie częstotliwości i czasu trwania szkoleń personelu zatrudnionego na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe. Minimalna częstotliwość szkoleń nie powinna być mniejsza niż trzy razy w roku przy łącznej liczbie godzin tych szkoleń zależnej od zajmowanego stanowiska.</p>	<p><u>Zalecenie realizowane:</u></p> <p>Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi przeprowadzili analizę przepisów wewnętrznych w zakresie częstotliwości i czasu trwania szkoleń personelu zatrudnionego na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe:</p> <p>ok. 31% Spółek deklaruje przeprowadzanie pouczeń okresowych trzy razy w roku (odpowiednie zapisy w instrukcjach bądź Uchwały Zarządu),</p> <p>ok. 32% Spółek deklaruje realizację zalecenia poprzez dokonanie odpowiednich zmian w instrukcjach w I kwartale 2014 r., bądź zaplanowało szkolenia w zalecanej ilości na rok 2014, (w tym dwie Spółki deklarują wdrożenie zalecenia przed rozpoczęciem działalności);</p> <p>ok. 14% Spółek w swoich instrukcjach posiada zapis o dwukrotnych szkoleniach rozłożonych w roku, w tym jeden podmiot po przeprowadzonej analizie zdarzeń kolejowych podtrzymuje dotychczasową ustaloną minimalną liczbę szkoleń (pouczeń) okresowych w roku – minimum dwa jako wystarczającą;</p> <p>ok. 5% Spółek zalecenie nie dotyczy (nie posiadają pracowników związanych bezpośrednio z ruchem pociągów bądź mają zawieszoną licencję).</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w taktce czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r.:</i></p> <p>1. Arriva RP sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane</p> <p>– <i>protokół kontroli nr T05-524-26/RB/13-837 z dnia 28 sierpnia 2013 roku</i></p>
------------	--	---

		<p>2. PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane</p> <p>– protokół kontroli nr T05-520-71/JP/2013/1240 z dnia 16 grudnia 2013 roku</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.:</p> <p>28 kontroli, ujętych w rocznym planie nadzoru Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2014, zostanie przeprowadzonych w zakresie przestrzegania czasu pracy i kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych.</p> <p>W 2014 r. poddano kontroli:</p> <p>1. Hagans Logistic sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane</p> <p>– protokół kontroli nr T05-524-3/AJ/2014-92 z dnia 10 lutego 2014 roku</p> <p>2. Transoda sp. z o.o. – zalecenie niezrealizowane</p> <p>– protokół kontroli nr T05-524-51/AJ/2014-165</p>
16.	<p>W § 105 ust. 6 rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U z 2005 r. nr 172, poz.1444 z późn. zmianami) oraz wynikających z niego przepisach instrukcji Ie-1 wprowadzić zapis dotyczący osygnalizowania pociągów i pojazdów kolejowych znajdujących</p>	<p>Projekt zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wynikających m.in. z niniejszego zalecenia w dniu 17 kwietnia 2013 r. został przesłany do Komisji Europejskiej w celu notyfikacji.</p> <p>Przesłany przez Polskę projekt zmian był analizowany przez Europejską Agencję Kolejową (ERA) a następnie omawiany w dniu 24 października na Plenum ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei (RISC) w Brukseli, gdzie pewne obszary zmian wzbudziły wątpliwości.</p> <p>Wobec powyższego Komisja Europejska pismem z dnia 20 grudnia 2013 r. (wpływ do MI 15 stycznia</p>

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

	<p>się na torze zamkniętym: „Na pociągach lub innych pojazdach kolejowych jadących w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym linii kolejowej dwutorowej w porze nocnej należy stosować sygnał Pc1 dla oznaczenia czoła pociągu i sygnał Pc2 dla jego końca, natomiast w przypadku jazdy pociągu w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze zamkniętym linii dwutorowej na czole pociągu stosować sygnał Pc2 i sygnał Pc1 na jego końcu nie zmieniając o sygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.</p>	<p>2014 r.) zwróciła się do Sekretarza Stanu Pana Adama Zdziebło o dodatkowe wyjaśnienia dotyczące zmian w krajowych przepisach bezpieczeństwa zgłoszonych przez Polskę, żądając wszelkich dodatkowych informacji uzasadniających konieczność wprowadzenia zmian. Odpowiedź w trakcie opracowywania.</p>
17.	<p>W postanowieniach rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U z 2005 r. nr 172, poz. 1444 z późn. zm.) oraz wynikających z niego przepisach instrukcji Ir-1 wprowadzić znaczące ograniczenie liczbę przypadków stosowania Sz oraz zaostrzenie procedur dotyczących jego każdorazowego użycia.</p>	<p>Zmiana do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wynikająca z niniejszego zalecenia nie podlega notyfikacji przez państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz Komisję Europejską. Treść projektu obejmująca zalecenie po wszystkich uzgodnieniach w RCL przedłożona została Ministrowi właściwemu ds. transportu do podpisu.</p>
18.	<p>W postanowieniach rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu</p>	<p>Zmiana do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wynikająca z niniejszego zalecenia nie podlega legislacji. Na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym uzgodniono,</p>

	<p>kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005r. Nr 172, poz.1444 z późn. zm.) oraz wynikających z niego przepisach instrukcji Ie-1 wprowadzić zapisy określające wyraźnie, które wskaźniki obowiązują pomimo podania sygnału zastępczego.</p>	<p>że zarządca infrastruktury dokona zapisów w swojej instrukcji.</p>
<p>19.</p>	<p>W Wytycznych technicznych budowy urządzeń srk (WTB-E10), wprowadzić szczegółowe zasady zezwalania na stosowanie sygnałów zastępczych na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych i określić czas obowiązywania takich zezwoleń, przy czym zezwolenie takie powinno obowiązywać wyłącznie w sytuacji częstych zamknięć torów szlakowych, np. w okresie intensywnych prac budowlanych i remontowych.</p>	<p><u>Zalecenie niezrealizowane:</u></p> <p><i>Stanowisko Spółki PKP PLK S.A:</i></p> <p>Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym (WTB-E10) są dokumentem traktującym o zasadach budowy urządzeń, a zasady zezwalania na stosowanie sygnałów zastępczych na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wjazdowych nie są cechami konstrukcyjnymi systemu tylko zasadami i procedurami ruchowymi.</p> <p>Biuro Automatyki i Telekomunikacji Spółki PKP PLK S.A. opracowało projekt nowego Ie-4 (WTB-E10), w których to Wytycznych w par.4 ust. 7 zawarto zapis, cyt. "w komorę sygnału zastępczego mogą być wyposażone wszystkie semafony z wyjątkiem semaforów odstępowych ...", a więc również na posterunkach odgałęźnych. Projekt nowych wytycznych WTB-E10 pod nazwą „Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 (WTB-E10)”, został uzgodniony przez merytoryczne Biura Centrali Spółki i w dniu 30.12.2013 r. został przekazany do Biura Zarządu w celu rozpatrzenia przez Zarząd Spółki.</p> <p><i>Dodatkowo:</i></p> <p>Zarządca infrastruktury, Spółka: Kopalnia Piasku Kotlewnia - Linie Kolejowe sp. z o.o. mimo, że nie przeprowadza budowy i modernizacji, w 2014 roku będzie weryfikował obecnie stosowane Sz na posterunkach odgałęźnych.</p>

Zalecenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydane w Raporcie Rocznym Komisji za 2012 r.:

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Lp.	TREŚĆ ZALECENIA	REALIZACJA
1.	<p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakończy proces wymiany bezpieczników wtykowych w obwodach świateł na bezpieczniki spełniające wymogi konstrukcyjne i projektowe.</p>	<p><u>Zalecenie realizowane:</u></p> <p>Spółka PKP PLK S.A. skontrolowała wszystkie obwody świateł semaforów w 2012 r., a stwierdzone nieprawidłowości usunęła. W 2013 r. Biuro Automatyki i Telekomunikacji Spółki podjęło działania zmierzające do rozwiązania problemu związanego z pozyskaniem producenta bezpieczników wtykowych do urządzeń srk (w Polsce zaprzestano produkcji drutu oporowego spełniającego specyficzne wymagania właściwe dla tych bezpieczników). W roku 2014 Spółka przewiduje współpracę z kilkoma firmami, które podejmą się takiej produkcji w oparciu o drut oporowy sprowadzany od producenta niemieckiego. W pierwszej kolejności przewidywane rozpoczęcie produkcji bezpieczników o nominale 0,7 A stosowanych w obwodach świateł semaforów.</p> <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Spółka PKP LHS Sp. z o.o. podjęła działania mające na celu wymianę bezpieczników wtykowych;</p> <p>Spółka CTL Maczki Bór S.A. deklaruje wymianę bezpieczników podczas modernizacji urządzeń – planowane zakończenie na rok 2015;</p> <p>Kopalnia Piasku Kotłarnia - Linie Kolejowe Sp. z o. o dokona sprawdzenia wymienionych bezpieczników.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p>

		<p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 i 2014 r.:</p> <p>Podmioty skontrolowane w danym zakresie (zalecenie wdrożone):</p> <p>1. PKP PLK S.A.:</p> <p>Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protokół nr T05-520/40/PK/13/748 z dnia 6 sierpnia 2013 roku - Wystąpienie pokontrolne nr T05-520/40/2/PK/13/786 z dnia 19 sierpnia 2013 roku <p>Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protokół nr T05-52-68.1/TR/13/1214 z dnia 29 listopada 2013 roku - Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-68.2/TR/13/1255 z dnia 16 grudnia 2013 roku <p>Zakład Linii Kolejowych w Gdyni</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protokół nr T05-520-77.1/JW./13/1320 z dnia 30 grudnia 2013 roku - Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-77.2/JW./14/34 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p>2. PKP SKM Trójmiasto sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protokół nr T05-520-6.1/JW/14/79 z dnia 31 stycznia 2014 roku - Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-6.2/JW/14/115 z dnia 12 lutego 2014 roku <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
2.	Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie kolejowe S.A. podjął działania w zakresie sukcesywnego poddania przeglądów głównym napędy zwrotnic typu EEA-4 pracujące dłużej niż termin	<p>Zalecenie realizowane:</p> <p>Stanowisko Spółki PKP PLK S.A.:</p> <p>Zapisy DTR nie nakładają obowiązkowego obowiązku poddawania napędów EEA-4 przeglądów głównym po okresie 10 lat użytkowania. Zgodnie z postanowieniami załącznika nr 2 do DTR 89/EEA-</p>

<p>wskazany przez producenta.</p>	<p>4/2 przeglądowi głównemu poddawane są napędy zwrotnicowe, które nie przeszły pomyślnie przeglądu kwalifikacyjnego. W roku 2013 w okresie od stycznia do listopada poddano naprawom i remontom 442 napędy zwrotnicowe, ponadto ze względu na wysoki koszt regeneracji napędów EEA4, zakupiono 77 nowych napędów zwrotnicowych. Na rok 2014 planowane jest poddanie naprawom i remontom 504 napędy zwrotnicowe. Jednocześnie Biuro Automatyki i Telekomunikacji Spółki planuje wdrożenie w roku 2014 programu wymiany napędów zwrotnicowych starej generacji.</p> <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Spółka PKP LHS Sp. z o.o. w roku 2013 zgodnie z treścią rekomendacji, poddała przeglądom głównym zabudowane napędy zwrotnic typu EEA-4 w miesiącu marcu 2013r.;</p> <p>Spółka Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. poddała przeglądowi napędy zwrotnicowe typu EEA-4 – nie stwierdzono przypadków przekroczenia terminu wskazanego przez producenta;</p> <p>Pozostali zarządcy nie posiadają napędów zwrotnicowych typu EEA-4.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w takcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 i 2014 r.:</p> <p>Zakłady Spółki PKP PLK skontrolowane w danym zakresie (zalecenie wdrożone):</p> <p>1. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni</p> <ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-520-77.1/JW./13/1320 z dnia 30 grudnia 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-77.2/JW./14/34 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p>2. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy</p> <ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-520/40/PK/13/748 z dnia 6 sierpnia 2013 roku
-----------------------------------	---

		<p>– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520/40/2/PK/13/786 z dnia 19 sierpnia 2013 roku</p> <p>3. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie</p> <p>– Protokół nr T05-52-68.1/TR/13/1214 z dnia 29 listopada 2013 roku</p> <p>– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-68.2/TR/13/1255 z dnia 16 grudnia 2013 roku</p> <p>4. Zakład Linii Kolejowych Poznań</p> <p>– Protokół nr T07-520-15-02/DJ/13 z dnia 28 czerwca 2013 roku</p> <p>– Wystąpienie pokontrolne nr T07-520-15-03/DJ/13 z dnia 14 sierpnia 2013 roku</p> <p>5. Zakład Linii Kolejowych Szczecin</p> <p>– Protokół nr T07-520-39-02/MA/13 z dnia 2 sierpnia 2013 roku</p> <p>– Wystąpienie pokontrolne nr T07-520-39-03/MA/13 z dnia 14 sierpnia 2013 roku</p> <p><u>Ponadto:</u></p> <p>1. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie – zalecenie nie wdrożone</p> <p>– Protokół nr T02-602-02/LS/14 z dnia 30 stycznia 2014 roku</p> <p>– Wystąpienie pokontrolne nr T02-602-02/LS/14 z dnia 7 lutego 2014 roku</p> <p>W trakcie realizowanych czynności kontrolnych stwierdzono następujące nieprawidłowości:</p> <p>1) Nieprzeprowadzanie przeglądów kwalifikacyjnych dla napędów zwrotnicowych typu EEA-4,</p>
--	--	---

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

		<p>2) Brak dokumentacji dla ewidencjonowania określonych czynności utrzymaniowych, tj. „Kart elektrycznego napędu zwrotnicowego” dla napędów typu EEA-4 zastosowanych do przestawiania wykolejnic</p> <p>3) Nieprecyzyjne i niejednoznaczne odpisy personelu obsługi technicznej w książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (E-1758), dotyczące wykonywania zabiegów utrzymaniowych dla napędów zwrotnicowych,</p> <p>W ramach działań nadzorczych, stwierdzone nieprawidłowości Prezes UTK nakazał usunąć natychmiast z chwilą doręczenia wystąpienia pokontrolnego.</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
3.	<p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął działania w zakresie normowania stanowisk pracy w celu zapewnienia niezbędnej ilości pracowników do bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej między innymi w pionie nawierzchni torowej, urządzeń srk, oraz do nadzoru i kontroli. (art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym).</p>	<p>Zalecenie realizowane:</p> <p>Spółka PKP PLK S.A. utworzyła Zespół ds. weryfikacji jednostek technicznych w zakresie diagnostyki i utrzymania drogi kolejowej, automatyki i telekomunikacji, diagnostyki energetyki oraz jednostek pracy dla posterunków ruchu. Zespół wykonał zakres pracy obejmujący:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zinventaryzowanie infrastruktury kolejowej objętej procesami diagnostycznymi i utrzymaniowymi, 2) sporządzenie katalogu czynności wchodzących w skład procesów diagnostycznych i utrzymaniowych, 3) określenie w oparciu o obowiązujące przepisy częstotliwości przeglądów diagnostycznych i prac utrzymaniowych, 4) określenie niezbędnego czasu pracy (pracochłonności) na wykonywanie czynności diagnostycznych i utrzymaniowych oraz obsługi posterunków ruchu, 5) oszacowanie potrzeb zatrudnieniowych.

	<p>Zespół zrealizował prace w zakresie znormowania zatrudnienia w działalności podstawowej Spółki (diagnostyka i utrzymanie infrastruktury oraz prowadzenie ruchu). Spółka stworzyła nowe narzędzia pozwalające określać potrzeby zatrudnienia w poszczególnych branżach w czasie rzeczywistym, uwzględniając aktualną wielkość posiadanej infrastruktury. Otrzymane wyniki Spółka uznaje jednak za wstępne i będzie weryfikować i modyfikować w zakresie metodologii, narzędzi, zmian w przepisach itp.</p> <p><u>Dodatkowo:</u></p> <p>Spółka Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe sp. z o.o. deklaruje podjęcie działań w 2014 r. w zakresie normowania stanowisk pracy dla określenia niezbędnej ilości pracowników do bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej (w pionie nawierzchni torowej, urządzeń srk, oraz do nadzoru i kontroli);</p> <p>Spółka Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. deklaruje, że posiada odpowiednią ilość pracowników do utrzymania infrastruktury.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 i 2014 r.:</i></p> <p><i>Podmioty skontrolowane w danym zakresie (zalecenie wdrożone):</i></p> <p>1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:</p> <p>Zakład Linii Kolejowych w Gdyni</p> <ul style="list-style-type: none">- Protokół nr T05-520-77.1/JW./13/1320 z dnia 30 grudnia 2013 roku- Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-77.2/JW./14/34 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p>Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy</p> <ul style="list-style-type: none">- Protokół nr T05-520/40/PK/13/748 z dnia 6 sierpnia 2013 roku
--	--

		<p>– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520/40/2/PK/13/786 z dnia 19 sierpnia 2013 roku</p> <p style="text-align: center;">Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie</p> <p>– Protokół nr T05-52-68.1/TR/13/1214 z dnia 29 listopada 2013 roku</p> <p>– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-68.2/TR/13/1255 z dnia 16 grudnia 2013 roku</p> <p style="text-align: center;">2. PKP SKM Trójmiasto sp. z o.o.</p> <p>– Protokół nr T05-520-6.1/JW/14/79 z dnia 31 stycznia 2014 roku</p> <p>– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-6.2/JW/14/115 z dnia 12 lutego 2014 roku</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
4.	<p>Pracodawcy maszynistów dokonają opracowania i wdrożenia procesu wymiany informacji na temat treści harmonogramów planów pracy maszynistów, którzy zatrudnieni są u więcej niż jednego przewoźnika w celu zapewnienia właściwego czasu pracy i wypoczynku dla bezpiecznego prowadzenia pojazdów kolejowych przez tych maszynistów.</p>	<p><u>Zalecenie realizowane:</u></p> <p>W związku z dodaniem art. 22ca do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Spółki zbierają oświadczenia maszynistów dot. zatrudnienia u więcej niż jednego przewoźnika, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej.</p> <p>ok. 64% Spółek deklaruje wdrożenie zalecenia poprzez zebranie stosownych oświadczeń, z których w większości wynika, że są jedynymi pracodawcami. W przypadku stwierdzenia zatrudnienia u innego pracodawcy, maszyniści winni są przedstawić harmonogram pracy w celu zagwarantowania im wymaganego wypoczynku i niedopuszczenia do przekroczenia norm czasu pracy. Część Spółek wprowadziło zakaz pracy u innych pracodawców: maszyniści chcąc podjąć świadczenie usług w ramach umowy zlecenia u innego przewoźnika muszą uzyskać pisemną zgodę Zarządu; jednocześnie zobligowani są do przestrzegania wymaganych czasów wypoczynku. Spółki prowadzą działania zmierzające do wymiany danych między przewoźnikami: opracowywane są odpowiednie procedury wymiany informacji oraz zbierane oświadczeń od zatrudnionych maszynistów.</p>

	<p>Dodatkowo trzy Spółki deklarują wdrożenie zalecenia po rozpoczęciu działalności.</p> <p>ok. 5% Spółek nie zatrudnia maszynistów, a jedna w ramach licencji wynajmuje drużynę pociągową wraz z lokomotywą od innego przewoźnika.</p> <p>Jedna ze Spółek opracowanie i wdrożenie procesu wymiany informacji skierowała do konsultacji z kancelarią radcy prawnego.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 i 2014 r.:</p> <p>Podmioty skontrolowane w danym zakresie (zalecenie wdrożone):</p> <ol style="list-style-type: none">1. PKP Intercity S.A.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-9/AJ/13-266 z dnia 10 kwietnia 2013 roku2. PKP SKM Trójmiasto sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-520-6.1/JW/14/79 z dnia 31 stycznia 2014 roku– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-6.2/JW/14/115 z dnia 12 lutego 2014 roku3. Przewozy Regionalne sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-7/KKrz/13-287 z dnia 15 kwietnia 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne T05-521-7/KKrz/13-324 z dnia 23 kwietnia 2013 roku4. ARRIVA RP sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-28/AJ/13-1323 z dnia 31 grudnia 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne T05-521-28.2/AJ/13/14-67 z dnia 31 stycznia 2014 roku5. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-520/40/PK/13/748 z dnia 6 sierpnia 2013 roku,– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520/40/2/PK/13/786 z dnia 19 sierpnia 2013 roku6. Transoda sp. z o.o.
--	--

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

		<ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-524/07/WW/13/151 z dnia 4 marca 2013 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-524/07/WW/13/197 z dnia 20 marca 2013 roku <p>7. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-524-16/AJ/13-488 z dnia 10 czerwca 2013 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-524-16/AJ/13-556 z dnia 24 czerwca 2013 roku <p>8. PKP CARGO S.A.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T01-520-3/DJ/14 z dnia 7 stycznia 2014 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-3a/DJ/14 z dnia 20 stycznia 2014 roku – Protokół nr DN-WPK-520-061/RW/2013 z dnia 16 sierpnia 2013 roku – Wystąpienie pokontrolne nr DN-WPK-520-06.3/RW/2013 <p>9. Lotos Kolej sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół T05-521-16/AJ/13-523 z dnia 17 czerwca 2013 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-521-16/AJ/13-539 z dnia 20 czerwca 2013 roku <p>10. Hagans Logistic sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-524-3/AJ/14-92 z dnia 10 lutego 2014 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-524-3.1/AJ/14-123 z dnia 18 lutego 2014 roku <p>11. Cargo Master sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-520-72.1/KK/AJ/13/1216 z dnia 3 grudnia 2013 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-72.2/KK/AJ/13/1303 z dnia 23 grudnia 2013 roku <p>12. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T01-520-2/DJ/14 z dnia 7 stycznia 2014 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-2a/DJ/14 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
5.	Pracodawcy zatrudniający osoby na	Zalecenie realizowane:

<p>stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpiecznym prowadzeniem ruchu kolejowego opracują i wdrożą proces wymiany informacji na temat treści harmonogramów planów pracy tych osób, które zatrudnione są u więcej niż jednego pracodawcy w celu zapewnienia właściwego czasu pracy i wypoczynku m. in. Dyżurni ruchu, manewrowi, rewidenci).</p>	<p>Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi:</p> <p>ok. 38% Spółek deklaruje zrealizowanie zlecenia (w tym w ponad 27% Spółek nie zatrudnia pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy zatrudnieni są u więcej niż jednego pracodawcy). Pracodawcy, których pracownicy złożyli oświadczenia wskazujące na pracę w innym przedsiębiorstwie uzgadniają harmonogramy pracy, biorąc pod uwagę pracę w innej firmie, w celu zachowania norm czasu pracy (w tym norm odpoczynku).</p> <p>ok. 21% Spółek deklaruje, że jest w trakcie realizacji zalecenia, w tym trzy Spółki wdrożą zalecenie natychmiast po rozpoczęciu działalności;</p> <p>ok. 10% Spółek nie posiada obecnie pracowników zatrudnionych bezpośrednio związanych z ruchem kolejowym, w ramach licencji wynajmują drużynę pociągową wraz z lokomotywą od licencjonowanego przewoźnika, nie podjęła jeszcze działalności bądź ma zawieszoną licencję;</p> <p><u>Ponad 8% Spółek zgłasza brak podstaw prawnych</u> do wdrożenia zalecenia: koncepcja wdrożenia systemu wymiany informacji między pracodawcami jest trudna do zrealizowania bez wsparcia legislacyjnego. Jedna ze Spółek opracowanie i wdrożenie procesu wymiany informacji skierowała do konsultacji z kancelarią radcy prawnego.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w takcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 i 2014 r.:</i></p> <p><i>Podmioty skontrolowane w danym zakresie (zalecenie wdrożone):</i></p> <p>1. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T01-520-2/DJ/14 z dnia 7 stycznia 2014 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-2a/DJ/14 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p>2. PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki w Łodzi</p>
--	---

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

		<ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T01-520-3/DJ/14 z dnia 7 stycznia 2014 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-3a/DJ/14 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p>3. PKP SKM Trójmiasto sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-520-6.1/JW/14/79 z dnia 31 stycznia 2014 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-6.2/JW/14/115 z dnia 12 lutego 2014 roku <p>4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:</p> <p style="text-align: center;">Zakład Linii Kolejowych w Gdyni</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-520-77.1/JW./13/1320 z dnia 30 grudnia 2013 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-77.2/JW./14/34 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p style="text-align: center;">Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół nr T05-520/40/PK/13/748 z dnia 6 sierpnia 2013 roku – Wystąpienie pokontrolne nr T05-520/40/2/PK/13/786 z dnia 19 sierpnia 2013 roku <p style="text-align: center;">Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie</p> <ul style="list-style-type: none"> – Protokół T05-52-68.1/TR/13/1214 z dnia 29 listopada 2013 roku, – Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-68.2/TR/13/1255 z dnia 16 grudnia 2013 roku <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
6.	Przewoźnicy kolejowi podejmą działania zmierzające w kierunku zatrudnienia maszynistów wyłącznie na umowę o pracę.	<p>Zalecenie realizowane:</p> <p>Przewoźnicy kolejowi:</p> <p>ok. 51% Spółek deklaruje, że zatrudnia maszynistów wyłącznie na umowę o pracę,</p> <p>ok. 19% Spółek dąży do zawierania z pracownikami umów o pracę, wykluczając w ten sposób zatrudnienia na umowy cywilnoprawne (w tym trzy Spółki, które nie prowadzą przewozów, ale wdrożą</p>

	<p>zalecenia przed ich rozpoczęciem)</p> <p>ok. 9% Spółek deklaruje, że nie posiada obecnie pracowników zatrudnionych bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (w tym dwie Spółki wynajmują drużynę pociągową wraz z lokomotywą od licencjonowanego przewoźnika), nie prowadzi działalności bądź ma zawieszoną licencję.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 i 2014 r.:</p> <p>Podmioty skontrolowane w danym zakresie (zalecenie wdrożone):</p> <ol style="list-style-type: none">1. PKP Intercity S.A.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-9/AJ/13-266 z dnia 10 kwietnia 2013 roku2. PKP SKM Trójmiasto sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-520-6.1/JW/14/79 z dnia 31 stycznia 2014 roku– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-6.2/JW/14/115 z dnia 12 lutego 2014 roku3. Przewozy Regionalne sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-7/KKrz/13-287 z dnia 15 kwietnia 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne T05-521-7/KKrz/13-324 z dnia 23 kwietnia 2013 roku4. ARRIVA RP sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-28/AJ/13-1323 z dnia 31 grudnia 2013 roku,– Wystąpienie pokontrolne T05-521-28.2/AJ/13/14-67 z dnia 31 stycznia 2014 roku5. Transoda sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-524/07/WW/13/151 z dnia 4 marca 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne nr T05-524/07/WW/13/197 z dnia 20 marca 2013 roku6. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o.
--	--

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

	<ul style="list-style-type: none">- Protokół nr T05-524-16/AJ/13-488 z dnia 10 czerwca 2013 roku- Wystąpienie pokontrolne nr T05-524-16/AJ/13-556 z dnia 24 czerwca 2013 roku <p>7. PKP CARGO S.A.</p> <ul style="list-style-type: none">- Protokół nr T01-520-3/DJ/14 z dnia 7 stycznia 2014 roku- Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-3a/DJ/14 z dnia 20 stycznia 2014 roku- Protokół nr DN-WPK-520-061/RW/2013 z dnia 16 sierpnia 2013 roku- Wystąpienie pokontrolne nr DN-WPK-520-06.3/RW/2013 <p>8. Lotos Kolej sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none">- Protokół T05-521-16/AJ/13-523 z dnia 17 czerwca 2013 roku- Wystąpienie pokontrolne nr T05-521-16/AJ/13-539 z dnia 20 czerwca 2013 roku <p>9. Hagans Logistic sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none">- Protokół nr T05-524-3/AJ/14-92 z dnia 10 lutego 2014 roku- Wystąpienie pokontrolne nr T05-524-3.1/AJ/14-123 z dnia 18 lutego 2014 roku <p>10. Cargo Master sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none">- Protokół nr T05-520-72.1/KK/AJ/13/1216 z dnia 3 grudnia 2013 roku- Wystąpienie pokontrolne nr T05-72.2/KK/AJ/13/1303 z dnia 23 grudnia 2013 roku <p>11. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.</p> <ul style="list-style-type: none">- Protokół nr T01-520-2/DJ/14 z dnia 7 stycznia 2014 roku- Wystąpienie pokontrolne nr T01-520-2a/DJ/14 z dnia 20 stycznia 2014 roku <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
--	---

7.	Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury podejmą działania zmierzające do rozwiązania technologicznego umożliwiającego aktywność sygnału Radio-Stop na wszystkich kanałach radiotelefonów przewoźnych na pojazdach kolejowych	<p>System „Radio-Stop” pracuje zgodnie z jego założeniami, tzn. na wszystkich kanałach sieci radiołączności pociągowej selektywnie w zależności od potrzeb. Podjęcie działań zmiany sposobu działania Radio-Stopu wymagałoby opracowania nowych modeli radiotelefonów i scentralizowanych systemów radiołączności, przeprowadzenia ich homologacji i certyfikacji związanej z dopuszczeniem do eksploatacji oraz wymiany wszystkich radiotelefonów. Np. dla zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. oznacza to wymianę ok. 35 tys. sztuk radiotelefonów.</p> <p>W związku z powyższym, ok. 25 % Spółek zgłosiło zastrzeżenia co do możliwości technicznej działania funkcji „Radio-Stop” na wszystkich kanałach bez ingerencji w oprogramowanie producenta radiotelefonu, który uzyskał dopuszczenie, z czego 13 podmiotów wystąpiło do producenta o przedstawienie technicznych możliwości spełnienia ww. zalecenia.</p> <p>Zapisy zalecenia należałoby doprecyzować, ponieważ ok. 21 % Spółek deklaruje, że radiotelefony przewoźne zainstalowane w eksploatowanych pojazdach umożliwiają aktywność sygnału „Radio-stop” na wszystkich kanałach łączności pociągowych (np. po przełączeniu),</p> <p>ok. 21% Spółek jest w trakcie rozpoznawania możliwości rozwiązania technicznego umożliwiającego realizację zalecenia.</p> <p>ok. 12% Spółek nie posiada własnych pojazdów, ma zawieszoną licencję bądź nie podjęła działalności.</p> <p><u>DZIAŁANIA NADZORCZE PREZESA UTK:</u></p> <p><i>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 i 2014 r.:</i></p> <p><i>Podmioty skontrolowane w danym zakresie (zalecenie wdrożone):</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. PKP Intercity S.A. – Protokół nr T05-521-9/AJ/13-266 z dnia 10 kwietnia 2013 roku2. PKP SKM Trójmiasto sp. z o.o. – Protokół nr T05-520-6.1/JW/14/79 z dnia 31 stycznia 2014 roku
----	---	--

Raport Roczny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych za 2012 r.

		<ul style="list-style-type: none">– Wystąpienie pokontrolne nr T05-520-6.2/JW/14/115 z dnia 12 lutego 2014 roku 3. Przewozy Regionalne sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-7/KKrz/13-287 z dnia 15 kwietnia 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne T05-521-7/KKrz/13-324 z dnia 23 kwietnia 2013 roku 4. ARRIVA RP sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-521-28/AJ/13-1323 z dnia 31 grudnia 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne T05-521-28.2/AJ/13/14-67 z dnia 31 stycznia 2014 roku 5. Transoda sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-524/07/WW/13/151 z dnia 4 marca 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne nr T05-524/07/WW/13/197 z dnia 20 marca 2013 roku 6. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr T05-524-16/AJ/13-488 z dnia 10 czerwca 2013 roku,– Wystąpienie pokontrolne nr T05-524-16/AJ/13-556 z dnia 24 czerwca 2013 roku 7. PKP CARGO S.A.<ul style="list-style-type: none">– Protokół nr DN-WPK-520-061/RW/2013 z dnia 16 sierpnia 2013 roku– Wystąpienie pokontrolne nr DN-WPK-520-06.3/RW/2013 8. Lotos Kolej sp. z o.o.<ul style="list-style-type: none">– Protokół T05-521-16/AJ/13-523 z dnia 17 czerwca 2013 roku <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
--	--	--