kat. C41	***Linia kolejowa nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie***	***stacja Złocieniec***	***30 lipca 2019 r.***
ZABICI – brak	**CIĘŻKO RANNI – brak**	**RANNI – brak**	

1. PRZEBIEG ZDARZENIA:

30 lipca 2019 r. o godzinie 16:53 został wyprawiany ze stacji Złocieniec na podstawie rozkazu pisemnego „S" z toru stacyjnego nr 2, nieposiadającego semafora wyjazdowego, w kierunku stacji Jankowo Pomorskie, pociąg APM 88247 Spółki Przewozy Regionalne sp. z o. o. relacji Szczecinek - Szczecin Główny. W dniu zdarzenia na stacji Złocieniec obowiązywało telefoniczne zapowiadanie pociągów na przyległych szlakach tj. do stacji Czaplinek i stacji Jankowo Pomorskie oraz polecanie i zgłaszanie gotowości dróg przebiegu. Blokada stacyjna i liniowa stosowana była pomocniczo i nie stanowiła podstawy prowadzenia ruchu pociągów. Nastawniczy posterunku Zł1 błędnie przygotował drogę przebiegu pociągu, zamiast na tor szlakowy nr 1 ułożył drogę na tor szlakowy nr 2, a dyżurny ruchu nie upewnił się o prawidłowo przygotowanej drodze. Zarówno nastawniczy posterunku Zł1, jak i dyżurny ruchu posterunku Zł nie zastosowali się do obowiązujących na danej stacji obostrzeń. Maszynista pociągu APM 88247 po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S" wyjechał o godz. 16:53 z toru stacyjnego nr 2 w kierunku toru szlakowego nr 2 (lewego), pomimo, że rozkaz pisemny „S" zezwalał na wyjazd tylko na tor szlakowy nr 1. Nastawniczy nastawni wykonawczej „Zł1" po wyjeździe pociągu APM 88247 nie zorientował się, że droga przebiegu była niewłaściwie ułożona i obsłużył urządzenia blokady liniowej poprzez użycie przycisku dPo dla jazdy pociągu do Jankowa Pomorskiego torem szlakowym nr 1. W rezultacie urządzenia blokady liniowej wskazywały na posterunkach dyżurnego ruchu w Złocieńcu i Jankowie Pomorskim, że został wykorzystany ustawiony kierunek blokady po torze nr 1, przy jednoczesnym wykazywaniu zajętości odcinka toru szlakowego nr 2, na którym faktycznie znajdował się pociąg.

Maszynista pociągu APM 88247 po wyjechaniu ze stacji Złocieniec kontynuował jazdę torem 2 do kilometra 123,300, gdzie zatrzymał się w związku z „usterką" w taborze i poinformował dyżurnego ruchu stacji Jankowo Pomorskie, że znajduje się na torze nr 2. Po krótkim czasie ruszył i poinformował dyżurnego ruchu, że jedzie torem nr 2. O godzinie 17:02 ze stacji Jankowo Pomorskie na ten sam tor (tor szlakowy nr 2) został wyprawiony pociąg ZXS 889252 ZRK - DOM Sp. z o. o. w Poznaniu relacji Szczecin Dąbie — Złocieniec, na podstawie rozkazu pisemnego „S". Pociągi kontynuowały jazdę po tym samym torze w przeciwnych kierunkach do godz. 17:07. O tej godzinie został użyty „Radiostop" przez maszynistę pociągu PM 88247 i czoła pociągów zatrzymały się w odległości ok. 600 metrów od siebie.

2. BEZPOŚREDNIE I POŚREDNIE PRZYCZYNY ZDARZENIA:

2.1. Przyczyna bezpośrednia:

Wyprawienie ze stacji Złocieniec pociągu APM 88247 na tor szlakowy nr 2 zamiast na tor szlakowy nr 1, szlaku Złocieniec — Jankowo Pomorskie.

2.2. Przyczyna pierwotna:

Przygotowanie przez nastawniczego nastawni „Zł1" drogi przebiegu dla wyjazdu pociągu APM 88247 z toru nr 2 stacji Złocieniec, nieposiadającego semafora wyjazdowego, na tor szlakowy nr 2 zamiast na tor nr 1 szlaku Złocieniec — Jankowo Pomorskie.

2.3. Przyczyny pośrednie:

1. Niezastosowanie się przez dyżurnego ruchu i nastawniczego stacji Złocieniec do obowiązujących zasad telefonicznego polecania i zgłaszania przygotowania drogi przebiegu w przypadku jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze (§ 39 ust. 7 pkt 2) lit. b Instrukcji Ir-1).
2. Wyprawienie pociągu APM 88247 przez dyżurnego ruchu stacji Złocieniec na podstawie rozkazu pisemnego „S" bez uprzedniego upewnienia się o prawidłowo przygotowanej drodze przebiegu przez nastawniczego posterunku Zł1 (§ 41 ust. 1 Instrukcji Ir-1).
3. Brak sprawdzenia ułożenia drogi przebiegu i brak zgłoszenia wykonania polecenia przygotowania drogi przebiegu dla wyjazdu pociągu APM 88247 przez nastawniczego posterunku Z11 tj. niepodanie „położenia zwrotnic i wykolejnic i sposobu ich zabezpieczenia" (§ 41 ust. 6 pkt 1) Instrukcji Ir-1).
4. Nieskuteczna obserwacja przez nastawniczego posterunku Zł1 wyjeżdżającego pociągu APM 88247 ze stacji Złocieniec poza jego okręg nastawczy (§ 45 ust. 1 Instrukcji Ir-1).
5. Jazda pociągu APM 88247 niezgodnie z otrzymanym zezwoleniem (rozkaz pisemny „S”) i niezatrzymanie przez maszynistę pociągu po wyjeździe ze stacji Złocieniec oraz kontynuowanie jazdy torem szlakowym nr 2 (lewym), pomimo otrzymanego rozkazu pisemnego „S" w stacji Złocieniec i nie podjęcie działań w celu wyjaśnienia tej sytuacji po minięciu ostatniego rozjazdu w drodze przebiegu (§ 64 ust. 2 pkt 1) Instrukcji Ir-1).
6. Zbagatelizowanie przez dyżurnego ruchu stacji Jankowo Pomorskie informacji otrzymanej od maszynisty pociągu APM 88247 o znajdowaniu się tego pociągu na szlakowym nr 2 Złocieniec — Jankowo Pomorskie.

7. Zignorowanie przez dyżurnego ruchu stacji Jankowo Pomorskie wskazań na *„skrzynce z przyciskami i powtarzaczami"* o zajętości toru szlakowego nr 2 i niezajętości toru szlakowego nr 1 mimo ustawionego kierunku blokady po torze nr 1 ze stacji Złocieniec do stacji Jankowo Pomorskie dla tego pociągu.
8. Wyprawienie pociągu ZXS 889252 na podstawie rozkazu pisemnego „S" przez dyżurnego stacji Jankowo Pomorskie na tor nr 2, bez upewnienia się o jego niezajętości pomimo ustawionego kierunku blokady po torze 2 w kierunku Złocieńca (§ 22 ust. 7 pkt 1) ppkt d) Instrukcji Ir-1).

2.4. Przyczyna systemowa:

Niespójność w Instrukcji Ir-1 w zakresie:
- § 64 ust. 21 nakłada obowiązki na kierownika pociągu w zakresie bezpieczeństwa jazdy pociągu,
- § 58 ust. 21 nie określa sposobu przekazania informacji treści rozkazów pisemnych za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej kierownikowi pociągu.

3. ZALECENIA POWYPADKOWE

3.1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w terminie 3 miesięcy od opublikowania raportu dokonają weryfikacji zmodernizowanych urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną pod kątem wyposażenia w plan świetlny z umieszczonymi na nim elementami odwzorowującymi zastosowane na danym posterunku ruchu urządzenia srk. W szczególności wezmą pod uwagę przeniesienie na plan świetlny schematu układu torowego stacji, a także inne elementy, wchodzące w skład infrastruktury srk, tj.: powtarzacze sygnalizatorów, blokady liniowej, przeciwwtórności liniowej i stacyjnej, urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów, oraz elementy zobrazowania innych urządzeń jak przejazdy kolejowo-drogowe, bocznica, itp. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą działania w zakresie ich usunięcia.

3.2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w ramach prowadzonych i przyszłych modernizacji urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną uwzględnią wyposażenie posterunków nastawczych w plany świetlne zawierające odpowiednie elementy odwzorowania urządzeń srk na danym posterunku ruchu.

3.3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, w ramach prowadzonych kontroli wewnętrznych ujmą zagadnienia dotyczące opracowywanych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót dla realizowanych zadań inwestycyjnych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

3.4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej rozszerzą zakres obowiązku plombowania przycisków dPo blokady liniowej automatycznej przekaźnikowej półsamoczynnej, niezależnie od działania licznika.

3.5. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania polegające na wykonywaniu regularnej synchronizacji z czasem rzeczywistym (wraz z dokumentowaniem) wewnętrznych czasów systemowych w rejestratorach rozmów, systemach komputerowych i innych urządzeniach rejestrujących czas.

3.6. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowienia Instrukcji Ir-1 w § 28 „prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową" dodając w ust. 19 zasady dotyczące obsługi bloku początkowego przez nastawniczego tylko na polecenie dyżurnego ruchu w czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów.

3.7.Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 w § 58 ust. 4 pkt 2) dodając na końcu punktu po słowach „tego sygnału", zapis „wraz z podaniem numer toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża". Informację tę należy zapisać w rubryce 4 „Inne" rozkazu pisemnego „S".

3.8. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 § 58 dotyczących przekazywania rozkazów pisemnych, za pomocą urządzeń łączności, uwzględniając kierownika pociągu nieposiadającego dostępu do kabiny maszynisty.

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. oraz Pomorska Kolej Metropolitalna sp. z o.o. zrealizują powyższe zalecenia w zakresie dotyczącym tych zarządców infrastruktury kolejowej.

W wyniku analizy raportu nr PKBWK/05/2020, innych raportów PKBWK oraz protokołów ustaleń końcowych komisji kolejowych Prezes UTK, uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym przekazuje dodatkowe zalecenie skierowane do certyfikowanych przewoźników kolejowych o treści:

Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach pouczeń okresowych omówią obowiązki drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu, ze szczególnym uwzględnieniem postępowania w przypadku wyjazdu pociągu na szlak na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego wraz z omówieniem zasad przyjmowania rozkazów pisemnych przekazywanych za pomocą urządzeń łączności.

Pełna treść Raportu opublikowana została pod następującym linkiem:
https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw/11035,Zalecenia-bezpieczenstwa.html