

linia kolejowa nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	po Krzęcice km 244,636	Data: 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45
ZABICI: -	CIĘŻKO RANNI: -	RANNI: 1

PRZEBIEG ZDARZENIA:

Podczas wysiadania ostatnimi drzwiami czwartego członu pociągu osobowego MOJ 32318/9 na przystanku osobowym Krzęcice, podróżny z 22-miesięcznym dzieckiem znajdującym się w wózku wypadł z pociągu na ławę torowiska w sąsiedztwie przejazdu kolejowego. Drzwi pojazdu kolejowego, przez które wysiadał podróżny znajdowały się w odległości ok. 20 m przed peronem, w miejscu niezapewniającym bezpiecznego wysiadania podróżnych.

CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA ZAISTNIAŁE ZDARZENIE:**Czynnik przyczynowy:**

- 1) Zatrzymanie pociągu MOJ 32318/9 przez maszynistę w niewłaściwym miejscu, które nie zapewniało bezpiecznego wysiadania podróżnych z ostatniego członu.

Czynniki przyczyniające się:

- 1) Brak obserwacji z płaszczyzny peronu, miejsca zatrzymania składu i podróżnych wysiadających na przystanku osobowym Krzęcice, przez kierownika pociągu.
- 2) Brak wskaźników W32 na przystanku osobowym Krzęcice.
- 3) Zasugerowanie się maszynisty długością pociągów wcześniej prowadzonych tego dnia wynoszącą 64 m (zespół trzyczłonowy), a nie rzeczywistą długością pociągu wynoszącą 87 m (zespół czteroczłonowy).
- 4) Niezwrócenie uwagi przez podróżnego, że na wysokości otwartych drzwi brak jest peronu i kontynuacja wysiadania tyłem.

Czynniki systemowe:

- 1) Nie stwierdzono.

ZALECENIA:

- 1) Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie zapewnią drużynom pociągowym szkolenie przypominające w zakresie przestrzegania postanowień przepisów dotyczących miejsca zatrzymania czoła pociągu w wyznaczonym miejscu na stacji i na przystanku osobowym.
- 2) PKP PLK S.A. uzupełni w stacjach i przystankach osobowych wskaźniki W32 poprzedzające wskaźniki zatrzymania czoła pociągu W4 przy peronach dłuższych niż 100 m.
- 3) Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie przeprowadzą akcję informacyjną wśród podróżnych o przeznaczeniu i możliwości korzystania w sytuacjach m.in. awaryjnych lub zagrożenia bezpieczeństwa z urządzeń interkomu będących na wyposażeniu pociągów pasażerskich. Obecnie opis ich przeznaczenia i sposób obsługi jest mało czytelny i niezrozumiały dla podróżnych.
- 4) Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie wprowadzą obowiązek sprawdzania przez drużynę pociągową łączności wewnętrznej poprzez interkom podczas przyjęcia pociągu na stacji początkowej oraz właściwą reakcję na dokonane wywołanie.
- 5) Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie, w tematyce pouczeń ujmą zagadnienie



dotyczące wymiany informacji na pokładzie pociągu za pomocą dostępnych środków technicznych, pomiędzy podróżnym, drużyną konдукtorską i maszynistą, w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych i pociągu.

- 6) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach usunie nieprawidłowości wskazane w pkt V.3 Raportu, tj.:
1. Na przejeździe kolejowym kat. A o długości 33 m przecinającym dwie linie kolejowe: nr 8 (dwutorowa) w km 244,630 i nr 65 (jednotorowa) km 311,347; zabudowane są dwa punkty świetlne, co jest niezgodne z § 88 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. poz. 1744), który stanowi: „Liczbę punktów świetlnych ustala się w zależności od długości i szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, uwzględniając wartości natężenia oświetlenia i równomierności oświetlenia zgodnie z normą PN-EN 12464-2 Światło i oświetlenie”.
 2. Zbędne linie bezwzględego zatrzymania P12 na przejeździe kat. A w km 244,630.
 3. Wygrozdzenie przejazdu kat. A km 244,630 niezgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. poz. 1744), które stanowi: Odcinki pomiędzy torem a rogatkami odgradza się poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala. Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru umieszcza się w odległości 3 m od skrajnej szyny.
 4. Na Peronie 2 wykonanym z płyt chodnikowych występują nierówności stanowiące trudność podczas wsiadania i wysiadania podróżnych.

Pełna treść raportu została opublikowana pod następującym linkiem:

<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw/18654,Zalecenia-bezpieczenstwa.html>

