

**W 2022 r. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej: „PKBWK” lub „Komisją”) podjął decyzję o przejęciu postępowania i prowadzeniu przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:**

- 1) wypadku kolejowego zaistniałego 14 stycznia 2022 r. o godz. 10:48 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w stacji Kolbuszowa, w torze nr IWb, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice - Rzeszów Główny;
- 2) wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie - Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew;
- 3) wypadku kolejowego zaistniałego 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, w torze nr 2, w km 204,079 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny POD - Szczecin Główny.

**Komisja opublikowała w 2022 r. 8 Raportów z postępowań prowadzonych po zdarzeniach, tj.:**

- 1) PKBWK/01/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 4 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na szlaku Oborniki Wielkopolskie - Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD - Pila Główna;
- 2) PKBWK/02/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. godz. 09:32 na stacji Grodzisko Dolne, tor nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny - Przeworsk;
- 3) PKBWK/03/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice - Jedlina Zdrój w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny - Świdnica Przedmieście;
- 4) PKBWK/04/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce - Granica Państwa (Tantow);
- 5) PKBWK/05/2022 z poważnego wypadku zaistniałego 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska - Dębica;
- 6) PKBWK/06/2022 z incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 5 lutego 2021 r. o godz. 9:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice;
- 7) PKBWK/07/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie - Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew;
- 8) PKBWK/08/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 14 stycznia 2022 r. o godz. 10:48 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C w stacji Kolbuszowa, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice - Rzeszów Główny.

**Komisja opracowała i opublikowała również 3 raporty tymczasowe:**

- 1) PKBWK 01/T1/2022 z postępowania w sprawie incydentu zaistniałego 5 lutego 2021 r. o godz. 09:40 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136;
- 2) PKBWK 02/TI/2022 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:54 na stacji Leszczyń, w km 31,738, linii kolejowej nr



140, Katowice Ligota - Nędza;

- 3) PKBWK 03/T1/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. o godz. 05:32 w stacji Grodzisko Dolne, w torze nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin - Przeworsk.

**Komisja w Raporcie rocznym za 2022 r. z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych sformułowała zalecenia w oparciu o analizę zaistniałych zdarzeń oraz na podstawie dokumentów przekazywanych przez podmioty rynku kolejowego.**

**ZALECENIA:**

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, na podstawie dokonanej analizy odcinków linii kolejowych, na których występują przypadki wtargnięcia zwierzyny leśnej na tor bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem, podejmą działania, szczególnie w obrębie obszarów leśnych, mające na celu odstraszenie lub zatrzymanie przed wygrodeniem zwierzyny leśnej przed najechaniem ich przez pojazdy trakcyjne.
- 2) Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, a uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, zapewnią cykliczne szkolenia dla członków komisji kolejowych z zagadnień związanych z prowadzeniem postępowań wyjaśniających okoliczności zaistnienia zdarzeń kolejowych.
- 3) PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, dokonają weryfikacji obowiązujących regulacji dotyczących fazy przywracającej ruch po automatycznym nadaniu sygnału alarmowego (Radio-stop). W szczególności: opracują i wdrożą jednolitą formę wydawanego nakazu przywracającego ruch, kierowanego do drużyn trakcyjnych (przewoźników kolejowych) przez organizującego ruch pociągów na tym obszarze w zasięgu nadanego Alarmu. Ponadto przeanalizują zasadność przydatności obecnej lokalizacji ustawienia wskaźnika W28.
- 4) Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury posiadający pojazdy kolejowe z napędem, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa uregulują (w instrukcjach/przepisach wewnętrznych) oraz wdrożą zakaz kontaktowania się z maszynistą przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu kolejowego z wyjątkiem sytuacji awaryjnych (np. braku łączności), w których zachodzi konieczność poinformowania prowadzącego o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
- 5) PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, dokonają analizy odcinków linii kolejowych, na których wystąpiły przypadki potrącenia osób, wchodzących na tory w miejscach do tego

nieprzystosowanych, bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg i podejmą stosowne działania zmierzające do zmniejszenia ich liczby (m.in. poprzez zalegalizowanie przejścia z odpowiednim oznaczeniem, patrole SOK, wygradzenia, system monitoringu (kamery)). Komisje kolejowe, prowadząc postępowania po zdarzeniach kat. B34, będą dokonywać analogicznych analiz dla określonej lokalizacji oraz będą uwzględniać we wnioskach ww. działania zapobiegawcze.

Pełna treść raportu została opublikowana pod następującym linkiem:

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

