

Linia kolejowa nr 395 Zieliniec - Kiekrz	tor nr 2 przejazd kolejowo-drogowy kat. C w km 11,788	Data: 12 grudnia 2022 r. godz. 02:35
ZABICI: -	CIEŻKO RANNI: 1	RANNI: -

PRZEBIEG ZDARZENIA:

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C, polegające na wjeździe samochodu osobowego bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg w trakcie nadawania sygnałów przez sygnalizatory drogowe zabraniających wjazdu za te sygnalizatory, co doprowadziło do najechania pociągu towarowego na samochód osobowy. W wyniku zdarzenia zniszczeniu uległ samochód osobowy i uszkodzona została lokomotywa ET22-1082. Kierujący pojazdem drogowym odniósł obrażenia i został przewieziony do szpitala. Pociąg nie uległ wykolejeniu.

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

- 1) Wjazd samochodu osobowego na przejazd kolejowo-drogowy w trakcie zbliżania się pociągu do tego przejazdu.

Czynniki przyczyniające się:

- 1) Niezachowanie przez kierującego pojazdem drogowym szczególnej ostrożności przed i podczas przejazdu przez przejazd kolejowo-drogowy w trakcie nadawania przez sygnalizatory drogowe sygnałów zabraniających wjazdu za te sygnalizatory i niezatrzymanie się, gdy zbliżał się pociąg.
- 2) Załączenie przez dyżurnego ruchu urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego na przejeździe kat. C przeznaczonych do sterowania przez pociąg, powodując długotrwałe działanie sygnalizacji, trwające nieprzerwanie 9 godzin 30 minut.
- 3) Brak wprowadzenia ograniczenia prędkości pociągów na przejeździe do 20 km/h.
- 4) Ograniczenie widoczności czoła pociągów z 5 metrów dla użytkowników drogi w związku z zabudową kontenera i wieży GSMR w trójkącie widoczności.

Czynniki systemowe:

Nie stwierdzono.

ZALECENIA:

- 1) Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą ukierunkowane działania dla grup pracowników (obsługa, naprawa konserwacja), mające na celu przypomnienie jednakowo brzmiących zasad postępowania w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.
- 2) Autoryzowani zarządcy infrastruktury, w przypadku wystąpienia usterki urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego, które powodują wyświetlenie na tarczy TOP sygnału Osp-1 dla jednego toru danego przejazdu, spowodują wyświetlenie sygnału Osp-1 dla wszystkich torów w obrębie tego przejazdu.
- 3) W przypadku niedziałania samoczynnego systemu przejazdowego z powodu usterki jego elementów, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. po wyłączeniu sygnalizacji



- na sygnalizatorach drogowych przez personel obsługi, zabroni ponownego załączania samoczynnego systemu przejazdowego z poziomu urządzenia zdalnej kontroli przez personel obsługi.
- 4) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. przeprowadzi kontrolę oraz wzmocni nadzór nad prawidłowością i kompletnością zapisów książkach E1758.
 - 5) Przewoźnik PKP CARGO S.A. wzmocni nadzór nad prowadzeniem dokumentacji utrzymaniowej pojazdów kolejowych, zwłaszcza jej zgodności ze stanem faktycznym na pojeździe.
 - 6) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmie skuteczne działania w zakresie synchronizacji czasu w wykorzystywanych systemach elektronicznych rejestrujących czas.
 - 7) Autoryzowani zarządcy infrastruktury, ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenia związane z dokonaniem zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności. Na etapie projektowania zabudowy w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych każdorazowo będą przeprowadzać analizę ryzyka z uwzględnieniem warunków miejscowych dla danego przejazdu kolejowo-drogowego.
 - 8) Użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, przeprowadzą kontrolę w zakresie warunków zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności z uwzględnieniem między innymi postanowień załącznika nr 3 część B ust. 14 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744 z późn. zm.).

Pełna treść raportu została opublikowana pod następującym linkiem:

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

