

Linia kolejowa nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	szlaku Góra Włodowska – Zawiercie tor nr 1, km 212,400	Data: 8 maja 2023 r. o godz. 7:26
ZABICI: -	CIĘŻKO RANNI: -	RANNI: -

**PRZEBIEG ZDARZENIA:**

Dnia 07.05.2023 roku o godz. 00:01 został zamknięty całodobowo tor nr 2 szlaku Góra Włodowska - Zawiercie w celu modernizacji linii nr 4 w ramach realizowanego projektu pn. „Modernizacja Linii Kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II”. W dniu 08.05.2023 r. ok. godz. 7:00 toromistrz prowadzący roboty, przybył wraz z pracownikami samochodem na miejsce wskazane przez kierownika ds. organizacji pracy. Grupa ta miała za zadanie dokonać demontażu przytwierdzeń szyn w torze zamkniętym nr 2, zamiast tego rozpoczęła prace w torze czynnym nr 1. Gdy grupa ta dokonywała demontażu przytwierdzenia szyn, to o godz. 7:24 ze stacji Góra Włodowska wyjechał tym torem pociąg nr 14001 przewoźnika PKP INTERCITY S.A. relacji Warszawa Wschodnia – Bohumin. Maszynista prowadzący ten pociąg, będąc w km 211,800 szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, zauważył osoby ubrane w kamizelki ostrzegawcze, które pracowały w torze czynnym nr 1, po którym jechał prowadzony przez niego pociąg. Prowadzący pociąg maszynista posiadał informacje, że prace będą wykonywane w torze nr 2. Gdy maszynista zauważył pracowników pracujących w torze po którym jechał, wdrożył nagłe hamowanie podając jednocześnie sygnał Rp1 „Bacność”. Czoło pociągu zatrzymało się w km 212,200, tj. 200 m przed grupą roboczą, która w pośpiechu opuszczała torowisko. Pociąg nie wjechał na odcinek z wypiętym przytwierdzeniem szyn do podkładów.

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

1. Utrata orientacji w terenie przez toromistrza firmy wykonującej roboty, powodująca podjęcie prac związanych z demontażem przytwierdzeń szyn w czynnym torze nr 1, zamiast w zamkniętym dla prac inwestycyjnych torze nr 2.

**Czynniki przyczyniające się:**

1. Organizacja pracy i wyznaczenie zadań dla trzech grup „rozpinających” tor przez pracownika nieposiadającego uprawnień i zlecenie przez niego pracy toromistrzowi drugiej grupy, wskazując mu telefonicznie kilometr rozpoczęcia prac oraz miejsce dojazdu, wysyłając tzw. „pinezkę” na mapie.
2. Przed przystąpieniem do robót, toromistrz nadzorujący drugą grupę pracowników, nie ustalił numeru toru szlakowego na podstawie tablic hektometrowych umieszczonych na słupach trakcyjnych.
3. Nieobecność kierownika robót wyznaczonego *Regulaminem tymczasowym nr 8/2023 prowadzenia ruchu* (...) w miejscu, w którym doszło do rozpięcia szyn czynnego toru.
4. Nieprzestrzeganie przez dalszego podwykonawcę zapisów umowy w zakresie zakazu zlecenia prac kolejnym podwykonawcom i dopuszczenie do prac pracowników firmy, bez wiedzy i zgody zamawiającego oraz głównego wykonawcy, co przyczyniło się do braku bezpośredniego nadzoru nad nimi ze strony inspektora nadzoru inwestycyjnego.
5. Wykonywanie robót torowych przez pracowników nieposiadających Karty wstępu zezwalającej do przebywania na obszarze zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

zgodnie z instrukcją Id-21.

**Czynnik systemowy:**

1. Brak unormowań wewnętrznych zarządcy infrastruktury w zakresie obsady liczbowej kierowników kontraktu, jak również obsady zespołów nadzoru inwestorskiego dla stanowisk inspektorów nadzoru, uwzględniających rozległość terenu i ilość obiektów na prowadzonej inwestycji, co skutkuje niedostatecznym nadzorem i kontrolą nad procesem realizowanej inwestycji.

**ZALECENIA:**

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do robót i nadzoru, pracowników posiadających wymagane uprawnienia i zezwolenia.
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do wykonywania pracy na zarządzanej infrastrukturze pracowników firm zewnętrznych, którzy posiadają karty wstępu.
- 3) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla liniowych inwestycji, przeprowadzi normowanie pracy dla kierowników kontraktu i inspektorów nadzoru pod kątem możliwości realizacji zadań wynikających z przepisów Prawa budowlanego i wewnętrznych procedur oraz w oparciu o wyniki tego normowania podejmie odpowiednie działania.

Pełna treść raportu została opublikowana pod następującym linkiem:

<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw/19771,Zalecenia-bezpieczenstwa.html>

