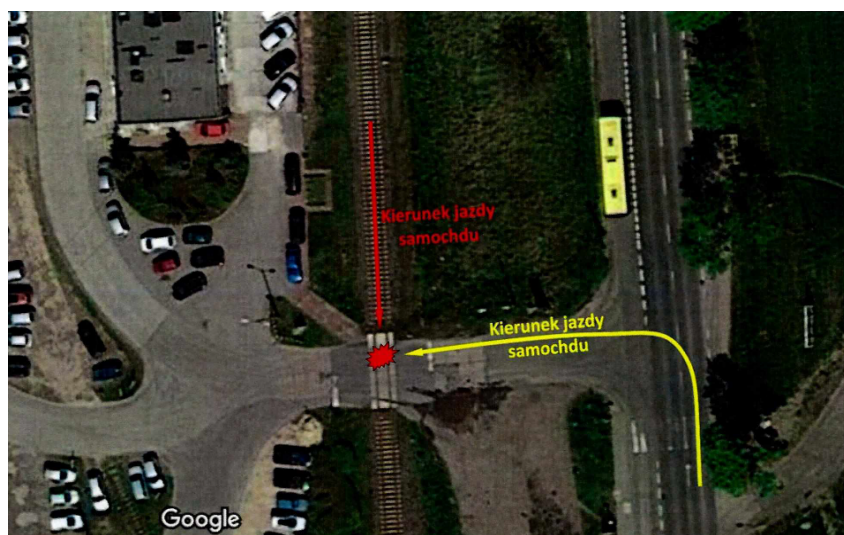


<b>kat.</b>	<b>B21</b>	<b>linia kolejowa nr 356 Poznań Wschód-Bydgoszcz Główna</b>	<b>przejazd kolejowo-drogowy kat. „D” w km 7,765</b>	<b>17 lutego 2020 r.</b>
ZABICI – brak		CIĘŻKO RANNI – brak		RANNI – brak

## 1. PRZEBIEG ZDARZENIA:

17.02.2020 r. podczas jazdy pociągu 77486/7 przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. relacji Wągrowiec – Poznań Główny po torze nr 1, na szlaku Czerwonak - Bolechowo linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna, na przejeździe kolejowo-drogowym kat. „D” w km 7,765 o godz. 19:34 nastąpiło najechanie pociągu na pojazd drogowy tj. samochód ciężarowy marki MAN z przyczepą. Pojazd drogowy nie zatrzymał się przed znakiem B20 „STOP” i wjechał na przejazd kolejowo-drogowy bezpośrednio przed jadący pociąg. W wyniku zdarzenia kierujący pojazdem drogowym oraz nikt z obsługi i pasażerów pociągu nie odniósł obrażeń, jednakże znacznemu uszkodzeniu uległ pojazd kolejowy, pojazd drogowy oraz elementy infrastruktury kolejowej.



## 2. BEZPOŚREDNIE I POŚREDNIE PRZYCZYNY ZDARZENIA:

### 2.1 Przyczyna bezpośrednia:

Wjazd samochodu ciężarowego z przyczepą na przejazd kolejowo-drogowy bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg osobowy nr 77486/7, co doprowadziło do najechania pojazdu kolejowego na ten samochód.

### 2.2 Przyczyna pierwotna:

Niezachowanie szczególnej ostrożności i niepewnienie się przez kierującego pojazdem drogowym podczas dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego, czy nie zbliża się pociąg.

### 2.3. Przyczyny pośrednie:

Kierujący samochodem ciężarowym przed wjazdem na przejazd kolejowo-drogowy nie zastosował się do znaków B20 „STOP” i G-3 oraz znaków poziomych P-12 i P-16.



#### 2.4. Przyczyna systemowa:

Niewdrożenie przez zarządcę infrastruktury kolejowej skutecznych działań korygujących i zapobiegawczych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) we współpracy z zarządcą drogi po zaistnieniu czterech wypadków na analizowanym przejeździe kolejowo-drogowym w latach 2012-2020 w sytuacji nieprawidłowych pochyień drogi dojazdowej z obu stron przejazdu oraz braku wymaganej widoczności przejazdu z drogi dojazdowej z prawej strony przejazdu.

### 3. ZALECENIA:

#### ZALECENIA KOREKCYJNE:

3.1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu:

- a. poprawę efektywności realizacji procedur SMS: PW-01 oraz PD-05,
- b. uzupełnienie „rejestrów zagrożeń” o „niespełnienie warunków widoczności przejazdu kolejowo-drogowego z drogi dojazdowej”.

#### ZALECENIA KORYGUJĄCE (SYSTEMOWE):

3.2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu poprawę skuteczności monitorowania i analizy informacji o zagrożeniach bezpieczeństwa wynikających z wniosków zgłaszanych przez przewoźników i użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz z wniosków z postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych zgodnie z procedurą.

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. (dalej: „WKD”) zrealizuje powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.

3.3. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz WKD zrealizują zalecenie nr 4 ujęte w pkt VI Raportu nr PKBWK/01/2019 przyjętego przez PKBWK uchwałą w dniu 26 marca 2019 r. tj. dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przed pojazdami trakcyjnymi pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania buforowego zapisu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu, przewoźnicy dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić ciągłość zapisu nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.

3.4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD jako obowiązkowy element zakresu kontroli i badań diagnostycznych przejazdów ujmą każdorazowe sprawdzenie:

- zgodności pochylenia niwelety dróg dojazdowych z obowiązującymi przepisami i metryką przejazdu,
- widoczności przejazdu z dróg dojazdowych,
- sprawdzenie aktualności metryki przejazdu.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą stosowne działania naprawcze.

3.5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD podejmą działania mające na celu poprawę jakości odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych, w tym zapewnią, że parametry techniczne odbieranych przejazdów kolejowo-drogowych będą zgodne z obowiązującymi przepisami.

3.6. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD będą przysyłać do zarządców dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach, w tym w oznakowaniu i organizacji ruchu drogowego oraz żądać informacji o ich usunięciu.

Pełna treść Raportu opublikowana została pod następującym linkiem:

<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw/11035,Zalecenia-bezpieczenstwa.html>