

Zdarzenia kolejowe w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r., w odniesieniu do których PKBWK prowadziła postępowania.

1. Wypadek kategorii B11 zaistniały 17 marca 2019 r. o godz. 21:49 na szlaku Taczanów – Pleszew, w torze nr 1, km 107,985 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny, wskazany w raporcie nr PKBWK/07/2019. Zalecenia z powyższego raportu zostały przekazane przez Prezesa UTK pismem o sygn. DMB-WMIC.464.4.2020.1.AM z 25 lutego 2020 r.
2. Wypadek kategorii B13 zaistniały 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 na stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, km 43,450 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza, wskazany w raporcie nr PKBWK/01/2020. Zalecenia z powyższego raportu zostały przekazane przez Prezesa UTK pismem o sygn. DPN-WDZK.47.28.2020 z 3 lipca 2020 r.
3. Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie - podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec wskazany w raporcie nr PKBWK/02/2020. Zalecenia z powyższego raportu zostały przekazane przez Prezesa UTK pismem o sygn. DPN-WDZK.47.28.2020 z 3 lipca 2020 r.
4. Poważny wypadek kategorii A19 zaistniały 3 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo - Złotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna, wskazany w raporcie nr PKBWK/03/2020. Zalecenia z powyższego raportu zostały przekazane przez Prezesa UTK pismem o sygn. DPN-WDZK.47.33.2020 z 11 sierpnia 2020 r.
5. Incydent kolejowy kategorii C41 zaistniały 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie, wskazany w raporcie nr PKBWK/05/2020. Zalecenia z powyższego raportu zostały przekazane przez Prezesa UTK pismem o sygn. DPN-WDZK.47.30.2020 z 11 września 2020 r.
6. Poważny wypadek kategorii A21 zaistniały 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol, wskazany w raporcie nr PKBWK/04/2020. Zalecenia z powyższego raportu zostały przekazane przez Prezesa UTK pismem o sygn. DPN-WDZK.47.33.2020 z 11 sierpnia 2020 r.
7. Wypadek kategorii B11 zaistniały 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów Opolski – Opole Groszowice, w torze nr 1, km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny, wskazany w raporcie nr PKBWK/06/2020. Zalecenia z powyższego raportu zostały przekazane przez Prezesa UTK pismem o sygn. DPN-WDZK.47.40.2020.2 z 20 października 2020 r.

ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z RAPORTU ROCZNEGO PKBWK ZA 2019 r.:

1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowe kategorii B podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018 r., poz. 1876).



Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą stosowne działania w zakresie swoich możliwości i kompetencji, w celu realizacji powyższego zalecenia, w szczególności w zakresie wymiany informacji dotyczących zidentyfikowanych zagrożeń i współpracy w zakresie szacowania ryzyka wspólnego.

2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM podejmą działania lub zwiększą skuteczność dotychczasowych działań mających na celu zminimalizowanie w procesie przewozu złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia i środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu. Wśród tego typu zdarzeń należy wymienić: obrzucanie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia, a także nieuprawnione przypadki użycia sygnału Radiostop przez osoby postronne.

3. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.

4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM podejmą udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami kultury bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową. Ponadto zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych, odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej, itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczeń infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.

5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM i certyfikowani przewoźnicy kolejowi, posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (wskazujących prędkość, stan urządzeń, itd.) oraz urządzenia monitoringu szlaku (rejestracja obrazu lub obrazu i dźwięku), podejmą działania mające na celu wyposażenie członków komisji kolejowych w odpowiednie narzędzia umożliwiające odczyt danych z tych rejestratorów na miejscu zdarzenia niezwłocznie po jego zaistnieniu.

Pełna treść Raportu opublikowana została pod następującym linkiem:

<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw.html>