

<b>kat.</b>	<b>A35</b>	<b>linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław Główny</b>	<b>Tor nr 1, km 48,180</b>	<b>28 października 2019 r.</b>
<b>ZABICI – 1</b>		<b>CIĘŻKO RANNI – brak</b>		<b>RANNI – brak</b>

### 1. PRZEBIEG ZDARZENIA:

W dniu 28 października 2019 r. podczas jazdy pociągu MPE 16111 relacji Warszawa Grochów – Wrocław Główny po torze nr 1, na szlaku Paczyna - Toszek, linii kolejowej nr 132 Bytom - Wrocław Główny

w km 48,180 doszło do potrącenia ze skutkiem śmiertelnym operatora podbijarki torowej Przedsiębiorstwa Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej (PNUIK) w Krakowie sp. z o. o., znajdującego się na międzytorzu torów szlakowych nr 1 i 2. Podbijarka pracowała na zamkniętym torze szlakowym nr 2.

Pociąg MPE 16111 o godzinie 12:49 przejechał z prędkością 100 km/h przez stację Pyskowice. O godz. 12:51 pociąg ten minął posterunek odgałęźny Paczyna, kontynuując jazdę z prędkością rozkładową 120 km/h. Po minięciu wskaźników W6a odnoszących się do przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się w drodze przebiegu tego pociągu, maszynista podawał sygnały dźwiękowe „Baczność”. Według zeznań maszynisty, gdy pociąg znajdował się w odległości ok. 700 metrów od pracującej na torze nr 2 podbijarki, zauważył tę maszynę i ponownie podał sygnał „Baczność”. W odległości ok. 400 metrów od podbijarki, maszynista zauważył pracujących ludzi w torze nr 2 oraz pracownika przebywającego na międzytorzu pomiędzy podbijką, a torem nr 1, po którym jechał. Pracownik ten wysiadł z kabiny podbijarki na ławę torowiska na zewnątrz toru nr 2, obszedł podbijkę i wszedł na międzytorze torów nr 1 i 2. Poruszał się on międzytorzem przy podbijkarce zgodnie z kierunkiem jej pracy, tj. w kierunku stacji Toszek. Maszynista ponownie podał sygnał „Baczność” następnie usłyszał odgłos uderzenia z lewej strony lokomotywy. Natychmiast wdrożył nagłe hamowanie pociągu. Zatrzymanie pociągu nastąpiło po przejechaniu ok. 770 metrów. Maszynista o zdarzeniu i podejrzeniu potrącenia człowieka powiadomił dyżurnego ruchu stacji Toszek.



Zdjęcie 1 - Zdjęcie z dnia wypadku wykonane przez komisję kolejową

### 2. PRZYCZYNY ZDARZENIA:

#### 2.1. Przyczyna bezpośrednia:

Potrącenie przez pociąg MPE 16111 ze skutkiem śmiertelnym operatora podbijarki torowej przebywającego na międzytorzu w skrajni czynnego toru nr 1 podczas prac związanych z podbiciem toru nr 2.

#### 2.2. Przyczyna pierwotna:

Wejście operatora podbijarki na międzytorze zamkniętego toru nr 2 i czynnego toru nr 1, oraz przebywanie w skrajni toru nr 1 w trakcie podbijania toru nr 2.

#### 2.3. Przyczyny pośrednie:

2.3.1. Brak kierownika budowy lub kierownika robót w rozumieniu prawa budowlanego w miejscu wykonywania robót.

2.3.2. Nieopracowanie „Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót”.

**2.3.3.** Niezachowanie szczególnej ostrożności i nieprzestrzeganie zasad BHP podczas wykonywania prac torowych przez poszkodowanego.

**2.3.4.** Niewłaściwa organizacja pracy podbijania toru nr 2 na szlaku Paczyna - Toszek polegająca na braku współpracy kierującego robotami z dyżurnymi ruchu stacji Toszek i Paczyna.

**2.3.5.** Niezabezpieczenie miejsca robot ciąglego podbijania toru przy użyciu ciężkiej podbijkarki, tj. niewyznaczenie sygnalisty, co było niezgodnie z postanowieniami § 63 pkt 6.17 „Warunków technicznych utrzymania nawierzchni kolejowych Id-1 (D1)”.

**2.3.6.** Brak ograniczenia prędkości jazdy pociągów do 100 km/h po czynnym torze szlakowym nr 1 obok miejsca prowadzenia, na zamkniętym torze nr 2, robót torowych (§ 3 Id-18 „Wytyczne zabezpieczenia miejsca robot wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z prędkością  $V \geq 100$  km/h”).

**2.4. Przyczyna systemowa:**

Brak postanowień w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, nakładających obowiązek bezwzględnego informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o trwających robotach na sąsiednim torze.

**3. ZALECENIA:**

3.1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM:

a) przekażą wykonawcom robót kolejowych poniższe zalecenie:

„Wykonawcy robót, w ramach przepisów wewnętrznych lub systemów zarządzania bezpieczeństwem, podejmą działania mające na celu wdrożenie nadzoru nad utrzymaniem właściwego poziomu bezpieczeństwa podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych, wykonywanych przez podległych im pracowników poprzez każdorazowe właściwe i skuteczne zabezpieczenie miejsca robót, przestrzeganie postanowień regulaminów tymczasowych wykonywania robót, właściwą współpracę kierujących robotami z dyżurnym ruchu oraz przestrzeganie przepisów BHP. W tym celu zwiększą liczbę kontroli wewnętrznych dotyczących ww. zagadnień, w odniesieniu do obowiązujących uregulowań w tym zakresie.”

b) wdrożą skuteczne mechanizmy kontroli realizacji tego zalecenia w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych.

3.2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM zagwarantują opracowywanie regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku wykonywanych robót planowanych, wymagających zamknięć torowych oraz wdrożą skuteczne mechanizmy nadzoru nad opracowywaniem i stosowaniem regulaminów.

3.3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu oraz pracowników nadzoru zasady postępowania w czasie wykonywania robót związanych z utrzymaniem nawierzchni kolejowej. Szczególną uwagę zwrócą na zagadnienia dotyczące osłonięcia miejsca robót, a także obowiązki kierownika robót w zakresie zarządzania zamknięć torowych, nadzoru nad pracownikami oraz przestrzeganiem przepisów BHP w trakcie prowadzenia robót.

3.4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM wprowadzą stosowne postanowienia w przepisach wewnętrznych dotyczące obowiązku dowodnego informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o wszelkich robotach w rejonie torów, po których prowadzone są pociągi.

3.5. Przewoźnik PKP Intercity S.A. wdroży, zgodnie z rekomendacją PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r., zalecenie o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących - kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była ciągła na całej trasie biegu pociągu.

3.6. Przewoźnik PKP Intercity S.A. dokona włączenia funkcji zapisu podawanych parametrów sygnałów akustycznych w rejestratorze HASLER TELOC 1500 pojazdu EP07-1056 i dokona sprawdzenia w eksploatowanych pojazdach kolejowych z napędem poprawności rejestracji parametrów jazdy pociągu.

3.7. Certyfikowani przewoźnicy kolejni oraz WKD wdrożą systemowe mechanizmy nadzoru nad bieżącą kontrolą poprawności zapisów wszystkich parametrów przez elektroniczne rejestratory jazdy pojazdów kolejowych z napędem, w tym w szczególności podawanych sygnałów „Bacność”.

Pełna treść Raportu opublikowana została pod następującym linkiem:  
<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw/11035,Zalecenia-bezpieczenstwa.html>

