

Załącznik nr 1
do procedury nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK

kat. A23	Kat. CSI	wg	Lokalizacja Linia kolejowa nr 351	Lokalizacja szlak Szamotuły - Pęckowo	Data zdarzenia 11 stycznia 2020 r.
ZABICI - 1			CIEŻKO RANNI -	RANNI -	

1. PRZEBIEG ZDARZENIA:

11 stycznia 2020 r. o godzinie 04:35, podczas jazdy pociągu pchanego roboczego Rob1 w kierunku stacji Szamotuły, po torze zamkniętym nr 1, na szlaku Szamotuły - Pęckowo, linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny w km 34,102, nastąpiło potrącenie pracownika ZRI Chrobok i boczne starcie tego pociągu z samochodem, znajdującym się w skrajni toru nr 1. Samochód ten uległ zablokowaniu (zawieszeniu na wystającej grodzicy) podczas próby wyjazdu z miejsca pracy. Pracownik, który podjął próbę odblokowania samochodu miał wymuszoną pozycję dla tych czynności i z tego powodu znajdował się tyłem do jadącego pociągu i w skrajni toru nr 1. W wyniku zdarzenia pracownik poniósł śmierć na miejscu. Uszkodzeniu uległa lokomotywa, dwa wagony oraz pojazd samochodowy.

2. PRZYCZYNY ZDARZENIA:

Przyczyna bezpośrednia:

Potrącenie pracownika i boczne starcie pociągu roboczego Rob1, z samochodem dostawczym firmy ZRI Chrobok.

Przyczyna pierwotna:

Niewłaściwa organizacja robót w dniu zdarzenia w czasie zamknięcia toru Szamotuły - Pęckowo.

Przyczyny pośrednie:

- 2.1. Wyrażenie zgody przez wykonawcę na wykonywanie przez podwykonawcę robót polegających na wykonaniu i wyciąganiu ścianek szczelnych, pomimo, że zamknięcie toru nr 1 nie uwzględniało tego rodzaju robót.
- 2.2. Brak osygnalizowania miejsca robót przez podwykonawcę oraz zamkniętego toru szlakowego nr 1 przez dyżurnych ruchu.
- 2.3. Brak koordynacji organizowania robót wykonywanych przez dwóch podwykonawców (każdy w innym zakresie), na zamkniętym torze nr 1, w jednym przedziale czasowym.
- 2.4. Brak powiadomienia dyżurnego ruchu o robotach wykonywanych w kilometrze 34,102 przed ich rozpoczęciem.
- 2.5. Unieruchomienie samochodu przez wystającą ściankę szczelną w skrajni toru nr 1 podczas wyjazdu z miejsca robót.
- 2.6. Brak ciągłej obserwacji przedpola jazdy przez kierownika pociągu, podczas jazdy pociągu pchanego roboczego Rob1, po torze zamkniętym nr 1.
- 2.7. Brak wykorzystania urządzeń radiołączności przez kierownika pociągu roboczego Rob1, do przekazania informacji maszyniście tego pociągu, o przebiegu jazdy, w tym o potrzebie zachowania ostrożnej jazdy obok miejsca robót w km 34,102.
- 2.8. Brak kwalifikacji kierownika pociągu w zakresie obsługi pociągu gospodarczego i roboczego.
- 2.9. Zestawienie i eksploatacja składu pociągu roboczego uniemożliwiający dokonywanie prawidłowej obserwacji przedpola jazdy przez kierownika pociągu oraz brak możliwości awaryjnego zatrzymania pociągu ze stanowiska do obserwacji przedpola jazdy.
- 2.10. Przekroczenie dozwolonej prędkości pociągu roboczego Rob1 podczas jazdy po torze zamkniętym nr 1 wagonami do przodu.
- 2.11. Brak wykorzystania urządzeń radiołączności przez pracowników podwykonawcy w celu zatrzymania pociągu Rob1.
- 2.12. Niezachowanie ostrożności pracownika podwykonawcy podczas czynności związanych z uwolnieniem samochodu ze skrajni toru nr 1.

Przyczyna systemowa:

Brak realizacji przez przewoźnika TKol sp. z o.o. procedury P-12 dotyczącej nadzoru nad wyznaczaniem pracowników do wykonywania czynności w zakresie posiadanych przez nich kwalifikacji.



3. ZALECENIA:

3.1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM wyegzekwują udział wykonawców i podwykonawców robót i innych zainteresowanych podmiotów w komisjach regulaminowych opracowujących regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót jak również w naradach koordynacyjnych związanych z procesem budowy.

3.2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM zobowiążą wykonawców i podwykonawców robót do podawania szczegółowych informacji określających zakres wykonywanych robót (faza, etap, itp.) wraz ze wskazaniem ich lokalizacji w przekazywanym do zarządcy infrastruktury sprawozdaniu zamknięć torowych.

3.3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej WKD oraz PKM wdrożą skuteczne mechanizmy nadzoru w zakresie bezwzględnego przestrzegania wszystkich obowiązków wynikających z regulacji wewnętrznych dotyczących wydawania zawiadomień o zarządzeniu zamknięcia toru/torów skierowanych do wszystkich zainteresowanych podmiotów. W przypadku braku takich regulacji ww. zarządcy podejmą działania w celu ich opracowania.

W przypadku zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. zalecenie dotyczy przestrzegania obowiązków określonych w Instrukcji Ir-19.

3.4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM wyegzekwują dokonywanie szczegółowych zapisów dotyczących robót (kilometry prac, faza, etap, itp.) w dokumentacji dotyczącej diagnostyki infrastruktury kolejowej przed rozpoczęciem robót torowych.

W przypadku zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A będzie to Dziennik oględzin rozjazdów (D-831).

3.5. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu poprawę skuteczności monitorowania odpowiednich procedur sprawdzających kompetencje pracowników w celu uniemożliwienia wyznaczania pracowników do wykonywania czynności bez właściwych kwalifikacji oraz wyegzekwują prawidłową ich realizację.

WKD zrealizuje powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.

3.6. Przewoźnicy: TKol Sp. z o.o. i PKP Energetyka S.A. oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmą działania w celu wyeliminowania innych nieprawidłowości niemających związku z przyczynami poważnego wypadku, a ujawnionymi w trakcie badania przyczyn powstania poważnego wypadku.

3.7. PKP Energetyka S.A. – właściciel pojazdu kolejowego SM42-9288 wdroży rekomendację PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r. skierowaną do przewoźników kolejowych 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 zachowana w sposób ciągły na całej trasie biegu pociągu.

3.8. PKP Energetyka S.A. – właściciel wagonu techniczno-gospodarczego typ 3Z; rok budowy 1949, nr fabryczny - 0689, posiadający identyfikator pojazdu kolejowego nr EVN PL-PKPE 9951 9530 165-1, przeprowadzi przegląd odpowiedniego poziomu i wystawi nowe świadectwo sprawności technicznej po spełnieniu wszystkich niezbędnych wymagań.

3.9. PKP Energetyka S.A. – właściciel pojazdu trakcyjnego SM42-9288 podejmie działania w zakresie wykorzystania w rejestratorach PIAP, wszystkich dostępnych sygnałów wraz z rejestracją sygnału akustycznego „Bacność”.

3.10. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD oraz PKM omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych i szkoleniach z zakresu BHP oraz wyegzekwują to na swoich podwykonawcach robót.

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

