

Załącznik nr 1
do procedury nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK

kat.	Kat. wg CSI A19	Lokalizacja linia kolejowa nr 356	Lokalizacja przejazd kolejowo-drogowy kat. "B", szlak Bolechowo-Murowana Goślina	Data zdarzenia 29 kwietnia 2020 r.
ZABICI -			CIĘŻKO RANNI 5	RANNI -11

1. PRZEBIEG ZDARZENIA:

29 kwietnia 2020 r. podczas jazdy pociągu nr 77472/3 (RZEPICHA) przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o. o., relacji Gołańcz - Wolsztyn po torze nr 1, na szlaku Bolechowo - Murowana Goślina, w km 15,753 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód-Bydgoszcz Główna, na przejeździe kolejowo-drogowym kat. „B” nastąpiło najechanie pociągu osobowego na pojazd drogowy - samochód ciężarowy marki MAN z naczepą załadowaną torfem. Samochód ciężarowy nie zatrzymał się za dwoma samochodami prawidłowo stojącymi przed zamkniętą rogateką wjazdową i oczekującymi na przejazd pociągu. Kontynuował jazdę lewym pasem drogi, ominął stojące samochody, zignorował sygnały nadawane na sygnalizatorze drogowym i wjechał na przejazd kolejowo-drogowy bezpośrednio przed jadącym pociągiem. W wyniku zdarzenia 16 osób zostało rannych, w tym 5 osób ciężko rannych. Nastąpiły też poważne uszkodzenia pojazdu kolejowego, pojazdu drogowego oraz elementów infrastruktury kolejowej.



2. BEZPOŚREDNIE I POŚREDNIE PRZYCZYNY ZDARZENIA:

2.1. Przyczyna bezpośrednia:

Wjazd samochodu ciężarowego na przejazd kolejowo-drogowy kat. „B”, przy sprawnie działających urządzeniach zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym, bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem osobowym nr 77472/3.

2.2. Przyczyna pierwotna:

Niesprawny układ hamulcowy samochodu ciężarowego MAN 19 464.



2.3. Przyczyny pośrednie:

- Kontynuowanie jazdy przez kierującego samochodem ciężarowym pomimo niesprawnego układu hamulcowego ujawnionego na poprzedzającym skrzyżowaniu drogowym, odległym ok.1 km przed przejazdem po przejechaniu tego skrzyżowania przy czerwonym świetle.
- Niepodjęcie skutecznych działań przez kierującego pojazdem w celu zatrzymania pojazdu drogowego i uniknięcia zagrożenia w ruchu drogowym przy pierwszych objawach świadczących o niesprawności układu hamulcowego.

2.4. Przyczyna systemowa:

Brak.

3. ZALECENIA

3.1. PKP PLK S.A. – w oparciu o przeprowadzoną analizę ryzyka – we współpracy z zarządcą drogi podejmie działania dotyczące określenia konieczności zabudowania wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 196 nad linią kolejową w celu podwyższenia stopnia bezpieczeństwa i podwyższenia przepustowości. Zalecenie to podyktowane jest wysokim iloczynem ruchu pojazdów na przejeździe kolejowo-drogowym w km 15,753 linii kolejowej nr 356, przekraczającym 400 tys., zaistniałymi dotychczas wypadkami oraz znacznym ryzykiem ponownego zaistnienia zdarzenia. Wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego sprzyja konfiguracja terenu, która jest niekorzystna dla dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza w okresie zimowym.

3.2. PKP PLK S.A. zabuduje system monitoringu na przejeździe kolejowo-drogowym kat „B” zlokalizowanym w km 15,753 linii kolejowej nr 356.

3.3. PKP PLK S.A. dokona zmian w zawartych umowach w zakresie możliwości bieżącego dostępu przez zarządcę do zapisów stanu urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu (logów) i ich analizy przez pracowników zakładów bez konieczności każdorazowego występowania do dostawcy systemu o dostarczenie tych danych.

3.4. PKP PLK S.A. dokona zmiany oprogramowania systemu komputerowego w celu likwidacji prowadzenia graficznych wykresów biegu pociągów przez dyżurnego LCS Wągrowiec i zastąpi tę czynność sporządzeniem wykresów przez system komputerowy. Do czasu wprowadzenia systemu rejestracji komputerowej PKP PLK S.A. będzie prowadzić odręczny wykres zgodnie ze wzorem ustalonym w Załączniku nr 2 do Instrukcji Ir-11.

Pełna treść Raportu opublikowana została pod następującym linkiem:

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

