

Warszawa, dnia 29 września 2016 r.

Poz. 69

OBWIESZCZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 28 września 2016 r.

w sprawie Raportu Roczego z działalności
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Na podstawie art. 28l ust. 6 i 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.²⁾) ogłasza się Raport Roczny za rok 2015 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, stanowiący załącznik do obwieszczenia.

Minister Infrastruktury i Budownictwa: *A. Adamczyk*

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2015

Z DZIAŁALNOŚCI
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW
KOLEJOWYCH

Zatwierdził:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Ryś'.

Tadeusz Ryś

Przewodniczący Państwowej

Komisji Badania Wypadków Kolejowych

ul Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa
tel.: (022) 630 14-33, fax.: (022) 630 14-39, e-mail: pkbwk@mib.gov.pl
tel. dyżurny 510 126 711

SPIS TREŚCI

Punkt	Tytuł	Strona
1.	Wstęp nt. działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych	3
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji	3
1.2	Struktura organizacyjna Komisji	4
2.	Formy i sposoby prowadzenia postępowania przez Komisję	4
3.	Zdarzenia w okresie 1 stycznia do 31 grudnia 2015 r.	6
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji	6
3.2	Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie zgłoszone do Europejskiej Agencji Kolejowej.	7
3.2.1	Wypadek kat. B10 zaistniały w dniu 31.08.2014 r. o godzinie 16:17 w km 12,629 linii kolejowej nr 100 na szlaku Kraków Prokocim – Kraków Płaszów	8
3.2.2	Poważny wypadek kat. A 21 zaistniały w dniu 03.06.2015 r. o godzinie 15:45 na przejeździe kolejowym kat. D w km. 36,658 linii kolejowej nr 207	8
3.2.3	Poważny wypadek kat. A 18 zaistniały w dniu 11.07.2015 r. o godzinie 17:10 na przejeździe kolejowym kat. A w km. 23,506 linii kolejowej nr 017	9
4.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	13
4.1	Zalecenia wydane w 2015 r. opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za 2014 r.	13
4.2	Zalecenia wydane w niniejszym Raporcie Rocznym za 2015 r.	14
5.	Realizacja zaleceń wydanych w 2015 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z UTK).	15
6.	Analiza zdarzeń zaistniałych w 2015 r.	17
7.	Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2015 r.	21
8.	Zadania PKBWK na rok 2016 r.	23
9.	Podsumowanie	23
10.	Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK	24
	ZAŁĄCZNIK do Raportu Roczno PKBWK za 2015 r. Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2015 r.	26

1. Wstęp nt. działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji

Przy Ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych („Komisja”). Utworzenie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego Dyrektywy Nr 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego („Dyrektywa”) i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych. Zgodnie z art. 21 Dyrektywy każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić prowadzenie dochodzenia przyczyn wypadków i incydentów przez stały podmiot niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i decyzyjnie od władzy bezpieczeństwa, regulatora rynku kolejowego, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z funkcjonowaniem organu dochodzeniowego. Krajowym organem dochodzeniowym w znaczeniu określonym Dyrektywą w Polsce jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych („Komisja”). Komisja jest w pełni niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym od podmiotów, o których mowa w art. 21 Dyrektywy i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącego.

Zgodnie z postanowieniami rozdziału 5a ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.), Komisja realizuje swoje zadania w imieniu Ministra właściwego do spraw transportu. Prowadzi ona postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem, z wyłączeniem najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory. W ramach swojej działalności Komisja prowadzi dochodzenia, których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń jak również określenie wniosków zapobiegawczych. Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadków lub incydentów, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Decyzję dotyczącą podjęcia postępowania przez Komisję podejmuje jej Przewodniczący.

Członkowie Komisji posiadają legitymacje uprawniające do czynności służbowych w miejscu wypadku zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie wzoru legitymacji członka PKBWK (Dz. U. z 2007 r. Nr 41 poz. 269). W przypadkach w których Komisja prowadzi postępowanie, sporządza raport zgodny z Rozporządzeniem Ministra Transportu

z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu (Dz. U. z 2007 r. Nr 41 poz. 268 z późn. zmianami).

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31.12.2015 r. w skład Komisji wchodziło 4 członków stałych w tym Przewodniczący, Zastępca, Sekretarz oraz zatrudniony był jeden pracownik obsługi Komisji prowadzący sprawy administracyjno-biurowe i sekretariat Przewodniczącego Komisji. Komisja ma swoją siedzibę w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4 i jak stanowi Art. 28d ust 2 Ustawy, obsługę kadrową, finansową, socjalną i administracyjną Komisji prowadzą właściwe komórki organizacyjne Ministerstwa.

Zgodnie z postanowieniami § 4 ust 1 Regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Załącznik do zarządzenia nr 59 Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2008r. poz 75) Przewodniczący Komisji koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.



Stan na dzień 31.12.2015 r.

2. Formy prowadzenia postępowania przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego nad pracą komisji kolejowych w 2015 r.

W 2015 r. Komisja prowadziła postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w następujących formach:

1. *Prowadzenie postępowania przez zespół powypadkowy powołany przez Przewodniczącego Komisji* – w przypadku tej formy Przewodniczący Komisji wyznacza kierującego zespołem powypadkowym i w uzgodnieniu z nim powołuje zespół powypadkowy spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół powypadkowy Komisji bezpośrednio prowadzi postępowanie w sprawie zdarzenia. W tym przypadku w wyniku postępowania powstaje Raport, który jest przyjmowany przez Komisję w drodze uchwały.

W 2015 r. Przewodniczący Komisji dwukrotnie podjął decyzję o podjęciu przez Komisję postępowania i powołaniu zespołu powypadkowego w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) poważny wypadek kat. A 21 w dniu 03.06.2015 r. o godzinie 15:45 na przejeździe kolejowym kat. D w km. 36,658 linii kolejowej nr 207,
- 2) poważny wypadek kat. A 18 w dniu 11.07.2015 r. o godzinie 17:10 na przejeździe kolejowym kat. A w km. 23,506 linii kolejowej nr 017.

Szczegółowe informacje dotyczące prowadzonych postępowań w sprawie tych zdarzeń zamieszczono w dalszej treści Raportu.

2. *Bezpośredni udział członka Komisji w pracach komisji kolejowej* – stosowany był przede wszystkim przy zdarzeniach, jeśli istniało podejrzenie, że do powstania wypadku przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w przypadku których postępowanie nie jest prowadzone przez zespół powypadkowy Komisji.

Zgodnie z § 10 ust. 3 Rozporządzenia, Przewodniczący Komisji mógł dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć członka Komisji (stałego lub doraźnego) na przewodniczącego komisji kolejowej miejscowej lub zakładowej.

W 2015 r. Przewodniczący Komisji nie skorzystał z powyższego uprawnienia.

3. *Bezpośredni nadzór nad zdarzeniami* – stosowany był w przypadku niektórych zdarzeń, w szczególności w sytuacji, jeśli istniało uzasadnione podejrzenie, że komisja kolejowa może mieć problemy z ustaleniem przyczyn, okoliczności czy kategorii zdarzenia. W ramach bezpośredniego nadzoru członkowie stali Komisji brali udział w posiedzeniach komisji kolejowych przysłuchując się i obserwując prowadzone postępowanie.

W 2015 roku odbywały się wspólne posiedzenia Komisji i komisji kolejowych w siedzibie PKBWK w Warszawie oraz wielokrotnie miały miejsca spotkania wyjazdowe Przewodniczącego i pozostałych członków PKBWK i komisji kolejowych poza siedzibą Komisji m.in. w miejscach zaistnienia zdarzeń połączone z oględzinami, przeprowadzaniem badań i pomiarów pod nadzorem Komisji oraz analizie dokumentacji związanej ze zdarzeniami.

4. *Ogólny nadzór nad zdarzeniami* – w ramach tego nadzoru w 2015 r. Komisja weryfikowała dokumentację każdego zdarzenia począwszy od analizy zawiadomienia o zdarzeniu aż po analizę protokołu ustaleń końcowych. W indywidualnych przypadkach, gdy komisja kolejowa miejscowa lub zakładowa nie wskazała prawdopodobnych przyczyn lub nie określiła kategorii zdarzenia w zawiadomieniu o zdarzeniu, Przewodniczący PKBWK wnosił o przesłanie do Komisji protokołu oględzin miejsca zdarzenia oraz innych dokumentów dotyczących zdarzenia w celu podjęcia stosownych decyzji.

3. Zdarzenia w okresie 1 stycznia do 31 grudnia 2015 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji przez obowiązane podmioty.

Na dzień 31.12.2015 r. obowiązek niezwłocznego zgłaszania Komisji poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych przez przewoźników i zarządców infrastruktury wynikał z art. 28g Ustawy, a pisemnego zawiadomienia przez zarządcę wynikał z § 5 ust. 1–5 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89 poz. 593).

Na dzień sporządzenia niniejszego Raportu rocznego, ww. Rozporządzenie zostało zastąpione Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r . w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).

Ustawa i Rozporządzenie ustanowiły podział na następujące rodzaje zdarzeń w transporcie kolejowym:

- 1) **poważny wypadek** – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem z przynajmniej 1 ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi (ciężko ranny – osoba przebywająca w szpitalu w wyniku wypadku dłużej niż 24h) lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać oszacowane przez komisję na min. 2 mln Euro, **mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem,**

- 2) wypadek – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu lub pożar pojazdu kolejowego.
- 3) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek i poważny wypadek związane z ruchem pociągów mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 r. zgłoszono do Komisji ogółem **1152** zdarzeń kolejowych wg klasyfikacji wynikającej z Rozporządzenia, z czego: 2 poważne wypadki, 629 wypadków i 521 incydentów.

Ilość i strukturę zdarzeń z podziałem na kategorie przedstawiają poniższe tabele nr 2 i 4.

Tabela 3 przedstawia liczbę poszkodowanych w zdarzeniach w 2015 r.

Tabela nr 2 - Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2015 r. w stosunku do roku 2014.

Rodzaj zdarzenia (PW-poważny wypadek, W- wypadek, I-incydent)	2014	2015	Zmiana 2015/2014
PW (kat. A)	1	2	+100%
W (kat. B)	672	629	-6,4 %
I (kat. C)	346	521	+50,5%
Razem	1019	1152	średnio +13,0%

Tabela 3 – Poszkodowani w zdarzeniach w 2015 r. w stosunku do roku 2014.

Poszkodowani	2014	2015	Zmiana 2015/2014
Zabici	208	227	+9,1%
Ciężko ranni	93	109	+17,2%
Razem	301	336	średnio +11,6%

3.2 Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie zgłoszone do Europejskiej Agencji Kolejowej.

3.2.1 Wypadek kat. B10 zaistniały w dniu 31.08.2014 r. o godzinie 16:17 w km 12,629 linii kolejowej nr 100 na szlaku Kraków Prokocim – Kraków Płaszów

W dniu 31.08.2014r. o godzinie 16:17 podczas wjazdu do stacji Kraków Płaszów rejon KPa pociągu nr 344026/7 relacji Podłęże – Dąbrowa Górnicza Towarowa na sygnał zezwalający S10 na semaforze wjazdowym F2 po utwierdzonej drodze przebiegu, doszło do wykolejenia lokomotywy ET41-144 trzema osiami drugiego członu w kierunku jazdy (człon B). Wykolejenie miało miejsce na torze w łuku lewym o promieniu 474 metry. Czoło pociągu zatrzymało się w rejonie KPa za rozjazdem nr 151 w km 12.180, koniec pociągu w km 12.802. Lokomotywa w stanie wykolejonym przejechała 432 metry powodując zniszczenie nawierzchni, urządzeń srk, sieci trakcyjnej i słupa krańcowego bramki. W wyniku jazdy w stanie wykolejonym uszkodzona została również lokomotywa w stopniu uniemożliwiającym dalszą jazdę. Pierwszy ślad wspięcia prawego koła piątego zestawu kołowego lokomotywy na prawy tok szynowy patrząc w kierunku jazdy pociągu był widoczny w km 12.629. Dalej widoczny ślad jazdy obrzeża prawego koła po główce szyny na długości 6 m, następnie spadnięcie na prawą stronę prawego i lewego koła osi piątej. Wykolejenie pozostałych kół osi szóstej i siódmej nastąpiło w rozjeździe nr 151. Prędkość pociągu w chwili zdarzenia wynosiła około 20 km/h przy dopuszczalnej prędkości rozkładowej $V=50$ km/h. Zestawy kołowe członu A lokomotywy oraz żaden z 42-óch wagonów w składzie pociągu nie uległy wykolejeniu. Przewodniczący PKBWK – p. Tadeusz Ryś na podstawie Art. 28e ust. 3 punkt 4 „Ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 poz. 1594 r. z późniejszymi zmianami) decyzją nr PKBWK-0780-12/BP/15 z dnia 12 lutego 2015 r. wyznaczył Zespół Powypadkowy („Zespół”) działający w ramach PKBWK do ustalenia przyczyn przedmiotowego wypadku.

Komisja zgłosiła rozpoczęcie prowadzenia postępowania w sprawie zdarzenia do Europejskiej Agencji Kolejowej w dniu 19 lutego 2015 r. (nr wg bazy danych ERAIL PL-4725).

Komisja zakończyła postępowanie w sprawie badanego zdarzenia na podstawie uchwały nr 04/PKBWK/2015 z dnia 27 lipca 2015 r. publikując raport nr PKBWK/1/2015, w którym określiła przyczyny zdarzenia i wydała ogółem 10 zaleceń w sprawie poprawy bezpieczeństwa. Pełna treść tych zaleceń wraz z omówieniem ich realizacji przez zainteresowane podmioty znajduje się w Załączniku do niniejszego Raportu.

3.2.2 Poważny wypadek kat. A21 zaistniały w dniu 03.06.2015 r. o godzinie 15:45 na przejeździe kolejowym kat. D w km. 36,658 linii kolejowej nr 207

Raport Roczny za 2015 r.

W dniu 03.06.2015 r. o godz. 15:45 pociąg osobowy nr APM 59715 relacji Toruń Główny - Grudziądz obsługiwany autobusem szynowym typu SA106-012 (nr EVN 95-51-2810-041-4 PL ARP), należącym do przewoźnika kolejowego ARRIVA RP Sp. z o. o, na przejeździe kolejowym kat. „D”, usytuowanym na szlaku Kornatowo – Grudziądz Mniszek, tor szlakowy nr 1, w km. 36,658, linii kolejowej nr 207: Toruń Wschodni - Malbork, uderzył w samochód osobowy marki Volkswagen Sharan.

Samochód wjechał na ww. przejazd z prawej strony i został uderzony czołem autobusu szynowego na wysokości lewych, tylnych drzwi.

Prowadzący pojazd kolejowy podał na wysokości wskaźnika W6a odnoszącego się do tego przejazdu sygnał Rp1 „Bacność” i kontynuując jazdę z prędkością 96 km/h. (przy prędkości dopuszczanej 100 km/h) w kierunku przejazdu w km. 36,658 zauważył wjeżdżający na przejazd kolejowy samochód osobowy marki Volkswagen Sharan.

Mając na uwadze zaistniałą sytuację prowadzący pojazd pracownik szkoleny na maszynistę podał ponownie sygnał Rp1 „Bacność” i wdrożył nagłe hamowanie pociągu.

Pojazd kolejowy z prędkością 93 km/h uderzył lewym zderzakiem w pojazd drogowy z jego lewej strony na wysokości tylnych drzwi, obracając go o 180°.

Uderzony pojazd drogowy zepchnięty został z przejazdu, na lewą stronę toru w kierunku jazdy pociągu do rowu odwadniającego, po czym siła uderzenia spowodowała odrzucenie samochodu na słup telekomunikacyjny usytuowany w km 36,678.

W wyniku zderzenia, śmierć poniosły 2 osoby, a 2 pozostałe zostały ciężko ranne. Pojazd drogowy uległ całkowitemu zniszczeniu.

Komisja zgłosiła rozpoczęcie prowadzenia postępowania w sprawie zdarzenia do Europejskiej Agencji Kolejowej w dniu 19 czerwca 2015 r. (nr wg bazy danych ERAIL PL-4802).

Komisja zakończyła postępowanie w sprawie badanego zdarzenia na podstawie uchwały nr 07/PKBWK/2015 z dnia 15 grudnia 2015 r. publikując raport nr PKBWK/2/2015, w którym określiła przyczyny zdarzenia i wydała ogółem 14 zaleceń w sprawie poprawy bezpieczeństwa. Pełna treść tych zaleceń wraz z omówieniem ich realizacji przez zainteresowane podmioty znajduje się w Załączniku do niniejszego Raportu.

3.2.3 Poważny wypadek kat. A 18 zaistniały w dniu 11.07.2015 r. o godzinie 17:10 na przejeździe kolejowym kat. A w km. 23,506 linii kolejowej nr 017

W dniu 11 lipca 2015 r. o godz. 17:06:15 dróżnik przejazdowy potwierdził w systemie SCP-2 przyjęcie powiadomienia o poc. 45104 nadjeżdżającym torem nr 2. O godz. 17:06:35. wprowadził do systemu SCP-2 informacje o przejechaniu pociągu nr 11518. przez przejazd w km. 23,506 torem nr 2 w kierunku stacji Gałkówek. O godzinie 17:06:44 dróżnik przejazdowy wprowadził do systemu SCP-2 informację o zamknięciu przejazdu dla pociągu nr 65111, a o 17:06:50 także dla pociągu nr 45104.

Następnie, bez zatrzymania na przystanku Żakowice, przez przejazd w km. 23,506 przejechał torem nr 2 w kierunku stacji Gałkówek pociąg pospieszny nr 45104.

Po czasie ok. 6-7 s od zjechania ostatniej osi tego pociągu z przejazdu nastąpiło zwolnienie obwodu torowego EOC, zainstalowanego na przejeździe, powodując zwolnienie utwierdzenia rogatek i umożliwiając dróżnikowi przejazdowemu skuteczne obsłużenie przycisku otwierania rogatek. Bezpośrednio po zwolnieniu przez pociąg nr 45104 utwierdzenia rogatek, dróżnik przejazdowy obsłużył ten przycisk, inicjując proces otwierania rogatek.

W czasie trwania procesu podnoszenia rogatek, który trwa ok. 8-9 s do ich pełnego podniesienia i wyłączenia ostrzegawczej sygnalizacji świetlnej, na przejazd z obu stron wjechały przedwcześnie samochody osobowe: od strony toru nr 2 – samochód Skoda Octavia kombi, natomiast od strony toru nr 1 – samochód Mazda. W tym czasie, tj. po ok. 9-10 s od zjechania pociągu nr 45104 z przejazdu i na nie mniej niż ok. 5 s przed pełnym otwarciem zapór i wyłączeniem sygnalizacji świetlnej, do przejazdu torem nr 1 z prędkością 72 km/h dojechał pociąg pospieszny nr 65111 PKP Intercity S.A. pociąg ten zbliżając się w kierunku przejazdu przejechał obok tarczy ostrzegawczej Top z wyswietlonym sygnałem „Osp 2” (urządzenia sygnalizacji na przejeździe do którego się tarcza odnosi są sprawne, jazda przez przejazd z największą dozwoloną prędkością). Na przejeździe doszło do najechania lokomotywy pociągu nr 65111 najpierw na samochód Skoda, następnie na samochód Mazda.

W wyniku zdarzenia jedna osoba (pasażer samochodu Mazda) poniosła śmierć na miejscu, jedna osoba (kierowca samochodu Mazda) poniosła śmierć po przewiezieniu do szpitala, ponadto 1 osoba (pasażer) została ciężko ranna.

Zniszczeniu uległ samochód Mazda, poważnym uszkodzeniom uległ samochód Skoda, drobnym uszkodzeniom uległa lokomotywa pociągu nr 65111.

Komisja zgłosiła rozpoczęcie prowadzenia postępowania w sprawie zdarzenia do Europejskiej Agencji Kolejowej w dniu 23 lipca 2015 r. (nr wg bazy danych ERAIL PL-4826).

Raport Roczny za 2015 r.

Komisja zakończyła postępowanie w sprawie badanego zdarzenia na podstawie uchwały nr 09/PKBWK/2015 z dnia 22 grudnia 2015 r. publikując raport nr PKBWK/3/2015, w którym określiła przyczyny zdarzenia i wydała ogółem 12 zaleceń w sprawie poprawy bezpieczeństwa. Pełna treść tych zaleceń wraz z omówieniem ich realizacji przez zainteresowane podmioty znajduje się w Załączniku do niniejszego Raportu.

Raport Roczny za 2015 r.

Tabela Nr 4 – Struktura zdarzeń w 2015 w stosunku do 2014 z podziałem na kategorie

Kategoria zdarzenia (osn. literowe i)	Opis kategorii zdarzenia	Przyczyna bezpośrednia zdarzenia	Kategoria (oznaczenie symboli)	RAZEM		
				2014	2015	
A	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym		1	0	0	
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia		4	0	0	
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości		6	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)		13	1	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (Kat. A wg metryki przejazdowej)		18	0	1	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (Kat. B)		19	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (Kat. C)		20	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (Kat. D)		21	0	1	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (Kat. E)		22	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strażackim		31	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (Kat. B, C)		32	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach		33	0	0	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach		34	0	0	
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)		35	0	0	
	POWAŻNE WYPADKI				1	2
	B	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym		1	0	0
		Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty		2	0	0
Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym			3	15	17	
Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia			4	31	19	
Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semaforu ostrzegawczego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wstępny po uprzednim zatrzymaniu się			5	0	2	
Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy			6	0	0	
Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie ruchu pociągów			7	2	1	
Zbiegnięcie pojazdu kolejowego			8	5	6	
Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego			9	59	48	
Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najeżdżanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia)			10	5	9	
Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najeżdżanie na część konstrukcyjną wagonu)			11	21	19	
Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym			12	2	3	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)			13	12	24	
Zamach zbrodniczy			14	0	0	
Przedwczesne rozwinięcie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym			15	11	11	
Niewłaściwe zestawienie pociągu			16	0	1	
Niewłaściwe zadanie, rozładunek, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych			17	12	7	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (Kat. A wg metryki przejazdowej)			18	5	7	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (Kat. B)			19	11	14	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (Kat. C)			20	39	32	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (Kat. D)			21	131	109	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (Kat. E)			22	0	1	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe wzdłuż pływającego (Kat. F)			23	10	7	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bezczyny			24	3	0	
Pożar w pociągu			25	0	0	
Pożar w przejeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach			28	2	1	
Ryzyki żywiołowe (np. powódź, zasypy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)			28	2	1	
Złodzieże, chuligaństwo lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)			30	3	1	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strażackim			31	4	10	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (Kat. B, C)			32	9	9	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach			33	12	14	
Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach			34	244	239	
Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)			35	19	12	
Rozwrzucenie się pociągów, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów		37	0	1		
Wadliwe działanie budowlanych i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowanych kradzieżami		38	0	3		
Władz pojazdów kolejowego korzystającego z zasilania w energię elektryczną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niez elektryfikowany		39	0	1		
Nieustalona kategoria lub w toku		5	1	1		
WYPADKI SUMA				672	629	
C	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym		41	2	1	
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty		42	2	4	
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym		43	27	19	
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia		44	35	49	
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy		45	2	1	
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów		46	0	0	
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego		47	1	2	
	Przedwczesne rozwinięcie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym		48	0	2	
	Niewłaściwe zestawienie pociągu		49	1	1	
	Niewłaściwe zadanie, rozładunek, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych		50	7	5	
	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego		51	19	15	
	Nieprawidłowe zadanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące niesłoneczność sygnałem "Stój" odstępu blokad liniowej zajętego przez pojazd kolejowy, nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętych torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniem urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej		52	2	1	
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu		53	19	17	
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu		54	127	292	
	Pożar w pociągu		55	29	29	
	Pożar w przejeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach		56	2	0	
	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przedpożarowego, pożar zboża, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego		57	1	0	
	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opokowanie wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku		59	1	1	
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wyłączenia i ofiar w ludziach		60	26	21	
	Zamach zbrodniczy		61	0	0	
	Katastrofy żywiołowe (np. Powódź, zasypy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)		62	7	12	
	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym		63	0	0	
	Złodzieże, chuligaństwo lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)		64	22	21	
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) niepowodujące ofiar w ludziach		65	11	20	
	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych		66	1	6	
	Nieprawidłowości w działaniu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżami		67	2	2	
	Nieustalona kategoria lub w toku				0	
INCYDENTY SUMA				346	521	
ŁĄCZNIE ZDARZENIA				1019	1152	

4. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

4.1 Zalecenia wydane w 2015 r. opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za 2014 r.

Na podstawie na podstawie art. 28l ust 6 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych wydała w 2015 r. w raporcie Rocznym za rok 2014 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

1. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będzie kontynuować działania mające na celu ograniczenie używania sygnałów zastępczych na liniach kolejowych.

Zalecenie wynika z częstego wciąż używania sygnału zastępczego przez zarządcę infrastruktury, co prowadzi do zwiększonego ryzyka zaistnienia zdarzeń kolejowych.

2. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem podejmie działania mające na celu analizę ryzyka na stacjach nie wyposażonych w kontrolę zajętości torów głównych i podejmie stosowne środki zapobiegawcze ograniczające ryzyko zaistnienia zdarzenia.

Zalecenie wynika z ustaleń postępowań w sprawie zdarzeń zaistniałych na terenie zarządcy.

3. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu zmianę instrukcji Ir-8 lub innych instrukcji w następującym zakresie:

- a. wyeliminowanie pojęcia „trudności eksploatacyjnej” z treści instrukcji,
- b. wprowadzenia do instrukcji mechanizmu rozjemczego w przypadku braku możliwości osiągnięcia przez członków komisji kolejowej wspólnego stanowiska co do przyczyn, kategorii, okoliczności, środków zapobiegawczych itp. polegającego na upoważnieniu Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych do ostatecznego rozstrzygnięcia zaistniałego sporu.

Zalecenie wynika z faktu, że powyższe sytuacje często prowadzą do niewłaściwej kwalifikacji zdarzenia (a) lub do problemów z zakończeniem postępowania przez komisje kolejowe (b) wskutek braku wspólnego stanowiska przez członków komisji kolejowych.

4. Przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania będą systematycznie podejmować działania mające na celu:

- a. zmniejszenie liczby zdarzeń z wystąpieniem pożaru taboru kolejowego z napędem i bez napędu,

- b. zmniejszenie zdarzeń spowodowanych złym stanem technicznym taboru kolejowego z napędem i bez napędu.
- c. zmniejszenie liczby zdarzeń polegających na przejechaniu przez pojazd kolejowy obok semaforów wskazujących sygnał nidozwolony lub nie zatrzymaniu się pojazdu w wyznaczonym miejscu.

Zalecenie wynika ze znaczącego wzrostu liczby zdarzeń powyższych typów na sieci kolejowej.

5. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi będą systematycznie podejmować działania mające na celu:
- a. Zagwarantowanie odpowiednich zasobów ludzkich i wyposażenia do prowadzenia postępowań w komisji kolejowych.
 - b. Stałe podnoszenie wiedzy i umiejętności członków komisji prowadzących postępowania w sprawie zdarzeń.

Zalecenie wynika z powtarzających się sytuacji wyznaczania przez pracodawców do pracy w komisjach kolejowych osób nie posiadających odpowiedniej wiedzy i umiejętności z danej dziedziny, co powoduje utrudnienia pracy komisji kolejowych i PKBWK.

Zalecenia powyższe przekazano Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, który spowodował przekazanie tych zaleceń do adresatów - czyli podmiotów rynku kolejowego, nad którymi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje ustawowy nadzór.

4.2 Zalecenia wydane w niniejszym Raporcie Rocznym za 2015 r.

Na podstawie na podstawie art. 281 ust 6 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych wydaje w niniejszym raporcie Rocznym za rok 2015 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

1. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania będą kontynuować działania mające na celu zmniejszenie liczby zdarzeń spowodowanych złym stanem technicznym taboru kolejowego bez napędu.

Zalecenie wynika ze znaczącego wzrostu liczby zdarzeń tego rodzaju na sieci kolejowej.

2. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi, posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (prędkość, stany 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.

Zalecenie wynika z powtarzających się sytuacji braku możliwości odczytu powyższych danych przez pracowników wyznaczonych do pracy w komisjach kolejowych na miejscu zdarzenia, co utrudnia i wydłuża proces ustalenia wstępnych przyczyn zdarzenia i przygotowanie protokołu oględzin miejsca zdarzenia.

3. W związku ze zmianami w postanowieniach-ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz zmianami aktów wykonawczych do ustawy dotyczących prowadzenia postępowań powypadkowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy:
 - a. dostosują przepisy wewnętrzne oraz systemy zarządzania bezpieczeństwem (SMS) i utrzymaniem (MMS) do zmienionych wymogów krajowych aktów prawnych,
 - b. zapewnią, aby pracownicy wyznaczeni do pracy w komisjach kolejowych posiadali aktualną wiedzę na temat zmienionych przepisów krajowych, wewnętrznych i systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem jak również wiedzę techniczna

Zalecenia powyższe przekazuje się Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, który spowoduje przekazanie tych zaleceń do końcowych adresatów - czyli podmiotów rynku kolejowego, nad którymi Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje ustawowy nadzór.

5. Realizacja zaleceń wydanych w 2015 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego).

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych otrzymała w dniu 29.04.2015 r. z Urzędu Transportu Kolejowego informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2015 r.

Raport Roczny za 2015 r.

Tabela – Stan realizacji zaleceń PKBWK w sprawie poprawy bezpieczeństwa

Źródło zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa	Wydane łącznie	z czego:		
		Zrealizowane w całości	W trakcie realizacji lub w znaczącym stopniu zrealizowane	Niezrealizowane lub zrealizowano w alternatywny sposób
Zalecenia wynikające z Raportu Nr PKBWK/1/2015	10	8	1	1
Zalecenia wynikające z Raportu Nr PKBWK/2/2015	14	8	6	0
Zalecenia wynikające z Raportu Nr PKBWK/3/2015	12	2	10	0
Zalecenia wynikające z Raportu Roczego PKBWK za 2014 r. (wydanego w 2015 r.)	6	3	3	0
RAZEM	42	21	20	1

W 2015 r. PKBWK wydała ogółem w swoich Raportach (raporty z dochodzeń i Raport roczny za 2014 r.) 42 zalecenia z czego:

- 21 zostało w całości zrealizowanych, co stanowi 50%,
- 20 jest w trakcie realizacji lub zostało zrealizowanych przez większość podmiotów, których dotyczyły , co stanowi 47,6%,
- 1 zalecenie nie zostało zrealizowane przez zobowiązany podmiot, co stanowi 2,4%.

Z powyższego wynika, że połowa zaleceń wydanych w raportach PKBWK już zostało zrealizowanych, zaś pozostała część wydanych zaleceń jest sukcesywnie realizowana z uwagi na krótki czas od ich wydania (grudzień 2015 r.) do czasu sprawdzenia ich realizacji przez UTK.

Zalecenia przedstawione w raportach nr PKBWK/1/2015 oraz PKBWK/2/2015 oznaczone podpunktami literowymi, zostały potraktowane w omówieniu jako osobne zalecenia, z uwagi na ich odrębny charakter.

Szczegółowe omówienie realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2015 r. zawarte jest w Załączniku do niniejszego Raportu Rocznoego, opracowanym na podstawie informacji zwrotnej z Urzędu Transportu Kolejowego.

6. Analiza zdarzeń zaistniałych w 2015 r.

Wzrost ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2015 r. ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury zwiększyła się o 13% w stosunku do roku 2014 r. z czego:

- odnotowano 2 poważne wypadki, w odniesieniu do których Komisja prowadziła postępowanie (wzrost o 100% w stosunku do roku poprzedniego),
- liczba wypadków spadła o ponad 6%,
- liczba incydentów wzrosła o ponad 50%.

Wypadki

Największy **wzrost** liczby wypadków nastąpił w następujących grupach:

- B13 – Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub na przeszkodę - o 100%,
- B10 – zły stan pojazdów kolejowych z napędem – o ponad 80%,
- B12 – uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym – o 50%,
- B03 – wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu – o ponad 13%.

Największy **spadek** liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w następujących kategoriach:

- B24 – pożar pociągu, nie wystąpił w 2015 r.; w 2014 r. miały miejsce 3 zdarzenia,
- B17 – niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku – o ponad 41%,
- B04 – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać – o ponad 30%,
- B09 – zły stan infrastruktury - o ponad 18%,

Incydenty

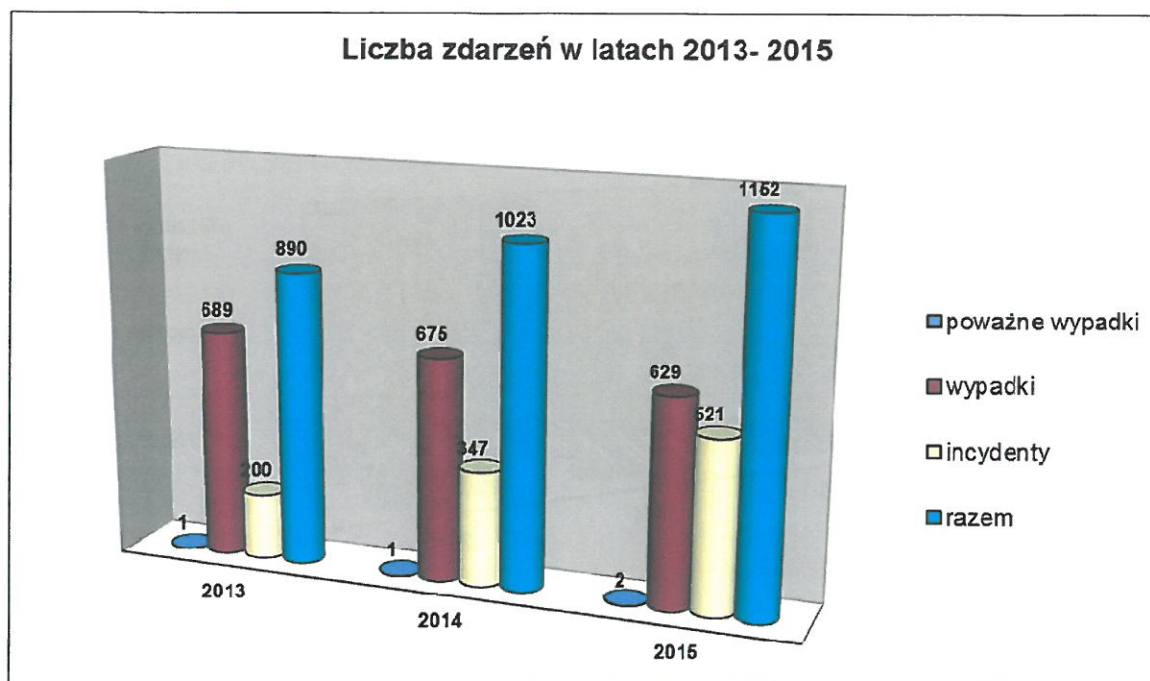
W stosunku do roku poprzedniego, w 2015 r. po raz kolejny nastąpił znaczny wzrost liczby zgłoszonych incydentów o ponad 73%. Wynika to m.in. z poprawy wykrywalności incydentów i kwalifikowanie przez komisje kolejowe jako incydenty sytuacji uznawanych do tej pory za trudności eksploatacyjne wskutek działań Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Urzędu Transportu Kolejowego oraz zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

Do obszarów, w których nastąpił **wzrost** liczby incydentów należą w szczególności:

- C54 – uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia – o prawie 130%,
- C42 - wyprawienie lub przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty – o 100 %,
- C65 – zdarzenia z udziałem osób związanych z wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pojazdu kolejowego w ruchu – o ponad 80%,
- C44 – nie zatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać – o 40%.

Największy **spadek** liczby incydentów nastąpił w następujących kategoriach:

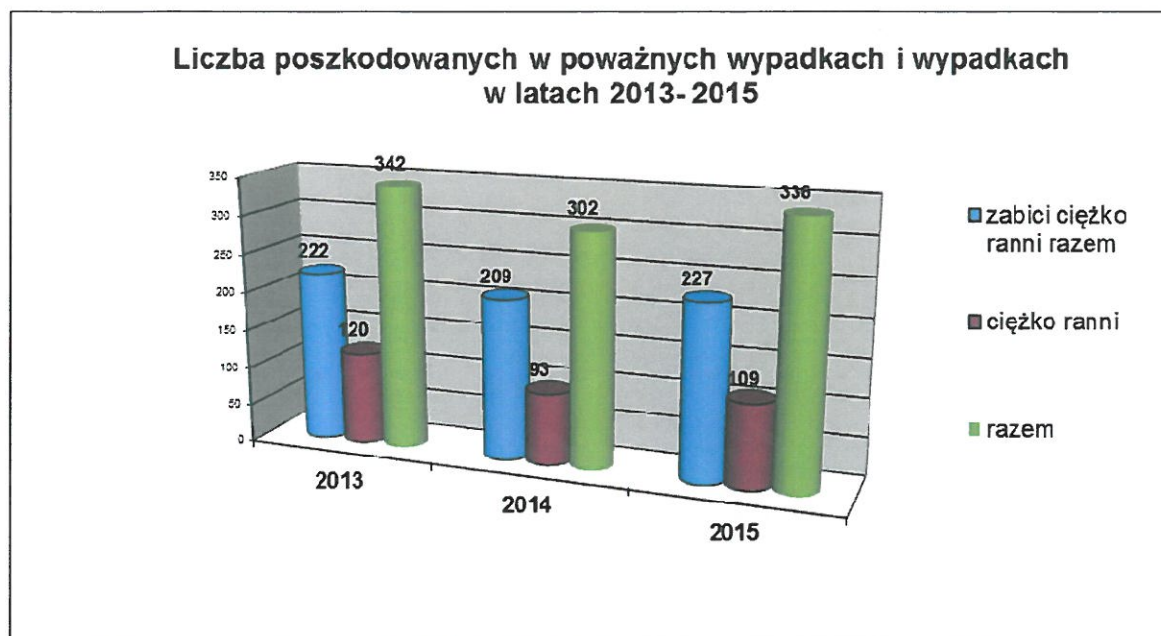
- C51 – uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót – spadek o ponad 20%,
- C60– najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę – o prawie 20%,
- C53 - uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu – o ponad 10%.



Poszkodowani w zdarzeniach

Łączna liczba poszkodowanych w zdarzeniach zwiększyła się o ponad 11%, z czego liczba zabitych o ponad 9%, natomiast liczba ciężko rannych o ponad 17%. W grupie poszkodowanych przeważającą większość stanowią osoby potrącone przez pojazdy kolejowe przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych lub na przejściach przez tory, osoby wskakujące i wyskakujące z pojazdów kolejowych w ruchu oraz osoby użytkownicy przejazdów kolejowych. Nie odnotowano osób zabitych pośród pasażerów oraz pracowników pociągów i pojazdów kolejowych.

Poniżej zilustrowano na wykresach podstawowe dane dotyczące zdarzeń w 2015 r.



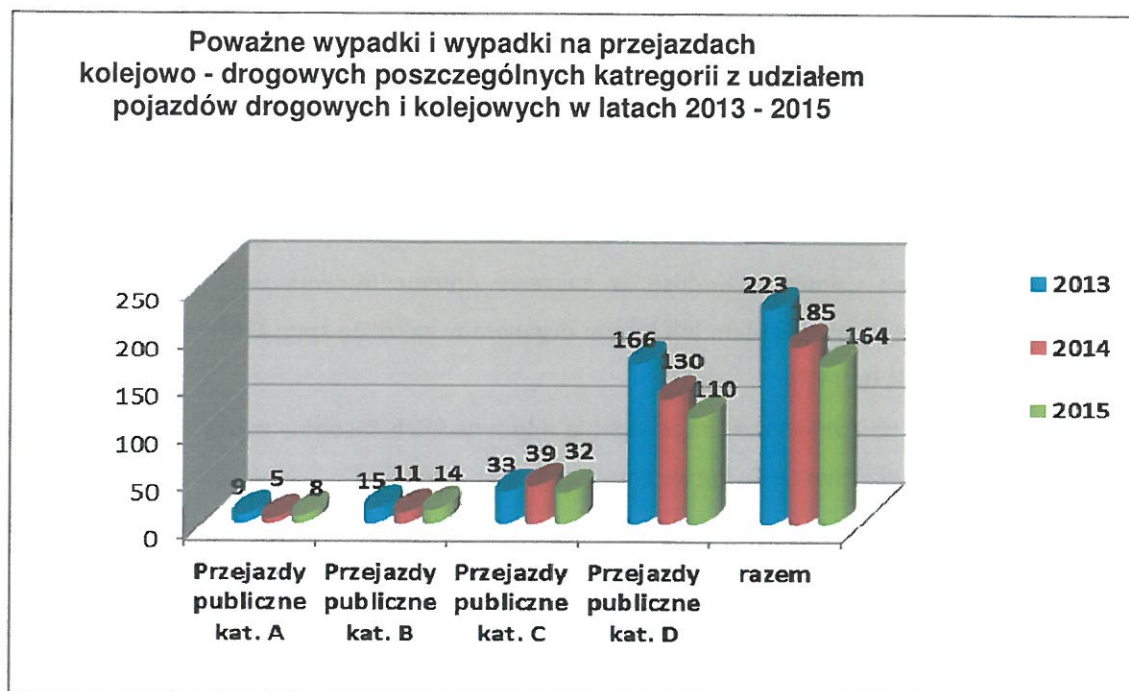
Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych

Od 2013 r. ogólna liczba poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych systematycznie spadała. W 2015 r. w porównaniu do roku poprzedniego spadek ten wyniósł 12%, w porównaniu do 2013 r. – 26%.

Zmniejszenie liczby wypadków nastąpił na przejazdach kat. C i D – o odpowiednio 18% i 15%.

Jednocześnie nastąpił wzrost liczby wypadków na przejazdach kat. A i B, o odpowiednio 60% i 27%.

Szczególnie więc do zwiększającej się liczby wypadków na przejazdach kat. A zarządcy infrastruktury powinni podejmować odpowiednie działania korygujące i zapobiegawcze zgodnie z funkcjonującymi systemami zarządzania bezpieczeństwem (SMS).



7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2015 roku

W 2015 r. Komisja prowadziła statutową działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, przy znacznych oszczędnościach przyznanych środków finansowych w stosunku do budżetu na ten rok.

W ramach swoich działań Komisja współpracowała z innymi komórkami Ministerstwa między innymi w zakresie opiniowania projektów aktów prawnych, programów branżowych, przygotowywania budżetu czy spraw organizacyjnych oraz spraw personalnych.

Działalność Komisji również dotyczyła współpracy z komisjami kolejowymi, zewnętrznymi organizacjami i przedsiębiorstwami w kraju i za granicą w szczególności:

- komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania nadzorowane przez Przewodniczącą Komisji,
- prokuraturami i Policją prowadzącymi postępowania przygotowawcze w sprawie zdarzeń,
- Europejską Agencją Kolejową (ERA) w zakresie uczestnictwa w posiedzeniach plenarnych i konferencjach organizowanych przez Agencję, wymiany informacji oraz udział w zespołach roboczych w ramach ERA,
- organizatorami szkoleń i konferencji w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi (poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami) przez komisje kolejowe.

Raport Roczny za 2015 r.

W 2015 r. wprowadzono zmiany do ustawy o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz.U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zmianami), które mają wpływ na funkcjonowanie Komisji w 2016 r.

W odniesieniu do Komisji zmiany dotyczą następujących aspektów:

- możliwość zwiększenia liczby członków stałych Komisji (art. 28a ust. 3),
- większa ochrona członków Komisji w zakresie uniemożliwienia występowania w roli świadka i biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję (art. 28a ust. 17),
- większy nacisk na konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów na działalność Komisji przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 28d ust. 1),
- objęcie użytkowników bocznik obowiązkiem powiadamiania Komisji o zdarzeniach (art. 28g ust. 1),
- zwiększenie kompetencji członków Komisji w zakresie m.in. wstępu na obszar kolejowy, jazdy w kabinie pojazdów kolejowych i inspekcji zarządców, przewoźników i użytkowników bocznik po okazaniu legitymacji członka Komisji, w zakresie spraw bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w wyniku zaistniałego zdarzenia (art. 28h ust. 2 pkt. 7,8 i 9),
- objęcie szczególną ochroną prawną informacji, dowodów i zapisów z wysłuchania osób przez Komisję, w tym zakaz udostępniania ww. dokumentów przez Komisję oragnom procesowym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie (art. 28h ust. 4), chyba, że zgodę na ich udostępnienie wyda Sąd Okręgowy w Warszawie, jeżeli sąd ten uzna, że nadrzędny interes społeczny uzasadnia ich ujawnienie (art. 28h ust. 5),
- przejęcie nadzoru przez Prezesa UTK nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe (art. 13 ust. 1a, pkt. 7a), do dnia 29 lutego 2016 r. nadzór ten sprawował Przewodniczący Komisji.

Powyższe zmiany weszły w życie z dniem 01 marca 2016 r. i obowiązują na dzień publikacji niniejszego Raportu rocznego.

8. Zadania PKBWK na rok 2016 r.

W ramach bieżącej działalności Komisji w 2016 r. niezbędna będzie realizacja m.in. następujących działań:

- prowadzenie postępowań przez Komisję wynikających ze zmienionych przepisów krajowych (m. in. na liniach kolejowych i bocznicach),
- utworzenie 2 oddziałów terenowych Komisji wraz z zapewnieniem odpowiednich zasobów ludzkich i wyposażenia,
- powiększenie liczebności Komisji w stopniu umożliwiającym realizację powiększonych zadań nałożonych na Komisję przez zmienione przepisy krajowe,
- Wprowadzenie telefonu dyżurnego na który należy natychmiast zgłaszać zaistniałe zdarzenia (Art. 28g)
- aktualizacja i prowadzenie bazy danych zdarzeń kolejowych,
- współpraca z Urzędem Transportu Kolejowego, w szczególności w zakresie zaleceń przekazywanych do realizacji zgodnie z kompetencjami Prezesa UTK i innych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- współpraca z innymi komórkami Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w obszarze konsultowania przepisów,
- udział w spotkaniach z przedstawicielami krajowych organów dochodzeniowych (NIB) innych krajów UE oraz Europejską Agencją Kolejową w ramach posiedzeń plenarnych i zespołów roboczych- wymiana doświadczeń i wiedzy,
- współpraca i udział w zespołach roboczych i szkoleniach organizowanych przez Europejską Agencję Kolejową,
- szkolenia członków Komisji w zakresie niezbędnym do realizacji jej zadań,
- nadzór nad przestrzeganiem założeń budżetu Komisji na 2016 r.

9. Podsumowanie

W roku 2015 r. całkowita liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji zwiększyła się o 13% w stosunku do roku poprzedniego. W zakresie liczby wypadków nastąpił nieznaczny spadek liczby zdarzeń (o ponad 6%), podczas gdy liczba incydentów wzrosła o ponad 50%. W tym samym okresie nastąpił wzrost liczby poszkodowanych w wypadkach o ponad 11%.

Na szczególną uwagę zasługuje systematycznie zmniejszająca się od 2013 r. ogólna liczba poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2015 r. w porównaniu do roku poprzedniego spadek ten wyniósł 12%, w porównaniu do 2013 r. już 26%.

Raport Roczny za 2015 r.

Jednocześnie od 2013 r. rośnie liczba incydentów, co z jednej strony świadczy o poprawie ich wykrywalności związanej z kwalifikowaniem przez komisje kolejowe jako incydenty sytuacji uznawanych do tej pory za tzw. trudności eksploatacyjne (obecnie sytuacje potencjalnie niebezpieczne), z drugiej jednak strony zobowiązuje to podmioty do podejmowania odpowiednich działań profilaktycznych mających na celu obniżenie liczby tych zdarzeń.

Komisja w raportach z prowadzonych badań, opublikowanych w 2015 r. oraz w niniejszym Raporcie Rocznym wydała szereg zaleceń służących zdaniem Komisji - dalszej poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Komisja w 2015 r. wypełniała swoje statutowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2015 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z komisjami kolejowymi, Urzędem Transportu Kolejowego oraz zarządcami infrastruktury i przewoźnikami.

Pozostała działalność Przewodniczącego Komisji i Komisji prowadzona była w ramach nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Nadzór ten wymusił wnikliwą analizę przyczyn powstania zdarzeń na bazie której były opracowane wnioski zapobiegające powstaniu podobnych zdarzeń. Wielokrotnie Komisja występowała w roli rozjemczej w stosunku do komisji kolejowych, które nie mogły osiągnąć wspólnego stanowiska co do przyczyn i kategorii zdarzeń w czasie prowadzonych postępowań.

10. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Ul. Chałubińskiego 4/6 budynek A 00-928 Warszawa	
CZŁONKOWIE STALI:	
Tadeusz Ryś Przewodniczący PKBWK telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39	Jan Andrzej Młynarczyk Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-33, 630-14-34, fax (0-22) 630-14-39
Rafał Leśniowski Sekretarz, Członek stały PKBWK telefon (0-22) 630-14-35, fax (0-22) 630-14-39	Andrzej Gniwek Członek stały PKBWK telefon (0-22) 630-14-36, fax (0-22) 630-14-39
PRACOWNIK OBSŁUGI KOMISJI: Barbara Pióro, telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: pkbwk@mib.gov.pl Telefon dyżurny 510 126 711	

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem:

www.mib.gov.pl

zakładka: Zadania → Transport → Kolej → Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.

W ramach strony Komisji dostępne informacje i dokumenty są pogrupowane na następujące działy:

- natychmiastowe zgłaszanie zdarzeń (art. 28g),
- pisemne zawiadomienie o zdarzeniach kolejowych (§ 7),
- o Komisji,
- prawo i dokumenty,
- raporty.

ZAŁĄCZNIK
do Raportu Roczno PKBWK za 2015 r.
Informacje na temat realizacji zaleceń wydanych w 2015 r. przez PKBWK
na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego

W wyniku zakończenia postępowań po zdarzeniach kolejowych, w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednio zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), zgodnie z art. 281 ust. 1, 6 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594), zwanej dalej ustawą o transporcie kolejowym, wydała w 2015 roku zalecenia, mające na celu poprawę bezpieczeństwa oraz zapobieżenie bądź zminimalizowanie skutków podobnych zdarzeń przyszłości.

Zgodnie z treścią załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa oraz zgodnie z treścią rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, funkcjonujący w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do ustanowienia procedur zapewniających, aby zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa i krajowego organu dochodzeniowego, były oceniane i w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zalecano ich wdrożenie (kryterium Q2 wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności).

Zgodnie z treścią art. 13 ust. 1a pkt 4 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego realizując swoje zadania prowadzi systematyczną kontrolę spełniania warunków lub wymagań zawartych w certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa, w tym wymagań dotyczących postępowania przez podmioty sektora kolejowego z zaleceniami bezpieczeństwa wydanymi przez organ dochodzeniowy.

Mając na uwadze powyższe informacje oraz obowiązki nałożone na podmioty sektora kolejowego w obszarze związanym z zaleceniami bezpieczeństwa, podmioty kolejowe tj. zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi funkcjonujący w oparciu o wydany przez Prezesa UTK certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, wezwani zostali do złożenia informacji

Raport Roczny za 2015 r.

o stanie realizacji poniższych zaleceń powypadkowych wydanych przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w 2015 r.:

1. Zaleceń opublikowanych w **Raporcie Rocznym za 2014 r.** na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym.
2. Zaleconych środków zapobiegawczych, mających na celu uniknięcie podobnych wypadków w przyszłości lub ograniczenie ich skutków, opublikowanych w Raporcie nr **PKBWK/1/2015** z badania wypadku kat. B10 zaistniałego w dniu 31 sierpnia 2014 r. o godz. 16:17 na szlaku Kraków Prokocim – Kraków Płaszów w torze nr 2 w km 12,629, linii kolejowej nr 100 Kraków Mydlniki – Gaj, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie.
3. Zaleconych środków zapobiegawczych, mających na celu uniknięcie podobnych wypadków w przyszłości lub ograniczenie ich skutków, opublikowanych w Raporcie nr **PKBWK/2/2015** z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego w dniu 3 czerwca 2015 r. o godz. 15:45 na przejeździe kolejowym kat. „D” zlokalizowanym na szlaku Kornatowo - Grudziądz Mniszek, w torze nr 1, w km 36,658 linii kolejowej nr 207: Toruń Wschodni – Malbork, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy.
4. Zaleconych środków zapobiegawczych, mających na celu uniknięcie podobnych wypadków w przyszłości lub ograniczenie ich skutków, opublikowanych w Raporcie nr **PKBWK/3/2015** z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 11 lipca 2015 r. o godz. 17:10 na przejeździe kolejowym kat. A zlokalizowanym na szlaku Gałkówek – Koluszki, w torze nr 1 w km 23,506 linii kolejowej nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Łodzi.

Zgodnie ze stanem na 22 kwietnia 2016 r. pięć podmiotów nie przekazało informacji na temat stopnia wdrożenia zaleceń powypadkowych lub podjętych działaniach zmierzających do realizacji zaleceń. Na podstawie art. 28l ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez zarządców, przewoźników kolejowych lub innych podmiotów, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy. Spółki zostaną skontrolowane w zakresie

realizacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Zakres kontroli obejmować będzie również stan realizacji przez podmiot zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, a także realizację systemowego podejścia do przekazanych rekomendacji.

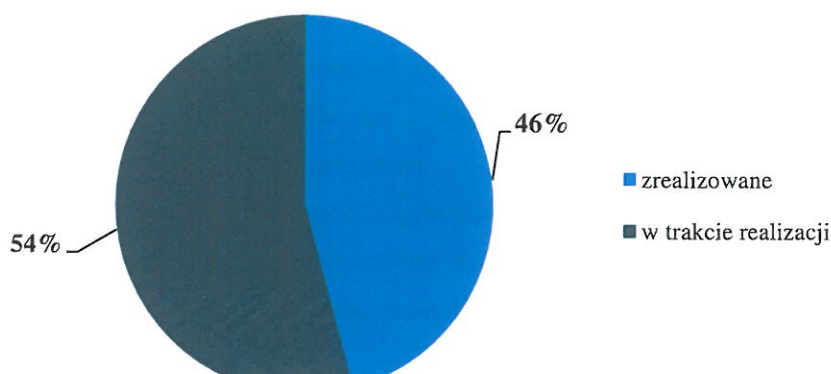
Zgodnie z treścią art. 25 Dyrektywy 2004/49/WE, rekomendacje wydane przez organ dochodzeniowy powinny być właściwie potraktowane przez adresatów i tam gdzie to właściwe zrealizowane. Władza bezpieczeństwa powinna egzekwować natomiast właściwe traktowanie przez sektor wydanych zaleceń prowadząc nadzór nad przyjętymi przez poszczególne podmioty systemami zarządzania bezpieczeństwem. Każdy system zarządzania powinien posiadać bowiem w swojej strukturze procedury zapewniające, by zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa, krajowego organu dochodzeniowego, czy zalecenia branżowe lub wynikające z dochodzeń wewnętrznych były oceniane oraz w stosownych przypadkach, wdrażane lub aby zlecano ich wdrożenie (kryterium Q wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności).

Zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 281 ust. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym dotyczącym nadzoru sprawowanego przez Prezesa UTK, działania podmiotów sektora kolejowego w obszarze związanym z wykonaniem zaleceń bezpieczeństwa weryfikowane były w 41 działaniach kontrolnych, przeprowadzonych od stycznia 2015 r. do kwietnia 2016 r. Wykonanie zaleceń wydanych w 2014 roku, tj. w Raporcie nr PKBWK/1/2014 zweryfikowano w trakcie realizacji 3 z nich, podczas których nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości.

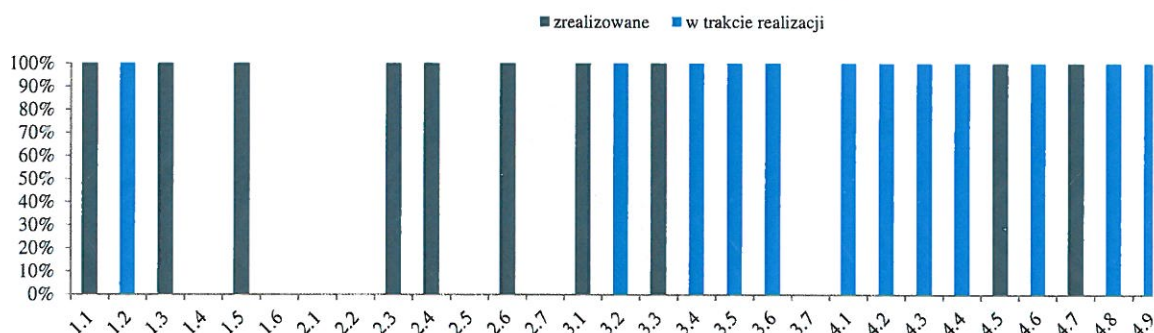
Poniżej zostały przedstawione informacje o stanie realizacji zaleceń przez podmioty rynku kolejowego na dzień 21 kwietnia 2015 r. Poniższa analiza została opracowana w oparciu o deklaracje przesłane przez poszczególne podmioty. Treść poszczególnych zaleceń oraz informacja o stopniu ich realizacji zostały przedstawione w dołączonej tabeli.

Zalecenia dotyczące spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z 32 zaleceń opublikowanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w 2015 roku, 24 dotyczyło spółki PKP PLK S.A. Spółka deklaruje 11 zrealizowanych zaleceń, tj. 46% wszystkich zaleceń jej dotyczących z danego roku. Pozostałych 13 jest w trakcie realizacji. Szczegóły co do sposobu realizacji oraz podjętych działaniach zmierzających do realizacji poszczególnych zaleceń zostały przedstawione w dołączonej tabeli.



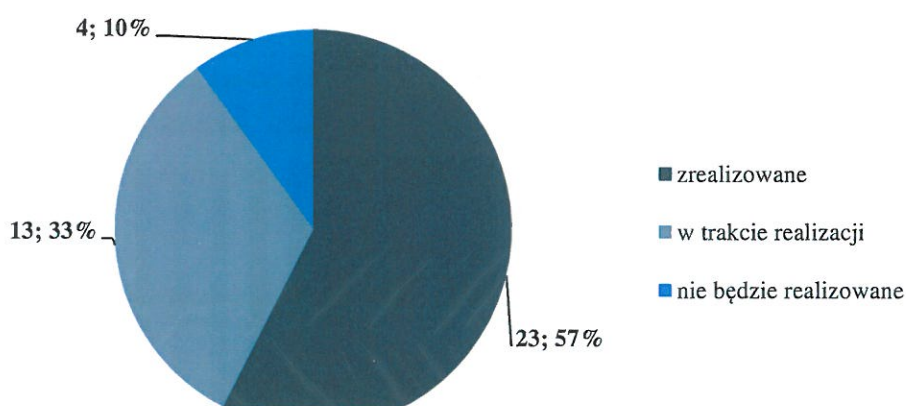
Realizacja poszczególnych zaleceń przez spółkę PKP PLK S.A.



Zalecenia dotyczące pozostałych zarządców infrastruktury

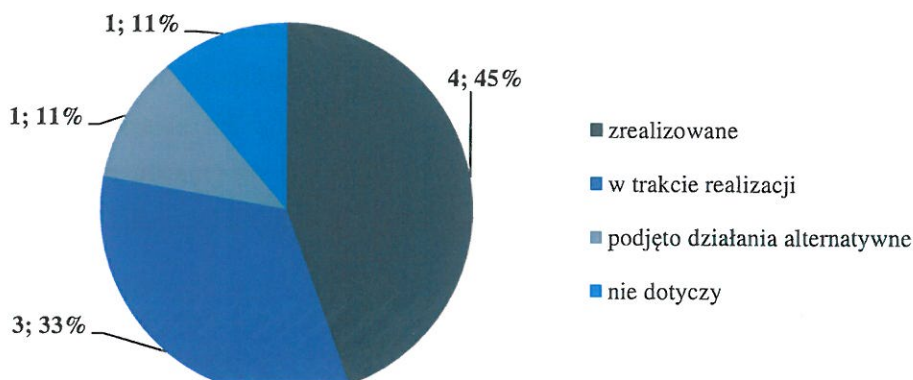
Pozostałych zarządców infrastruktury, tj. 10 podmiotów, dotyczyły 4 zalecenia. Zgodnie z otrzymanymi deklaracjami, 3 podmioty wdrożyły po 4 zalecenia (PMT Linie Kolejowe sp. z o.o., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.). Trzy zalecenia zrealizował jeden podmiot (Infra Silesia S.A.). Dwa zalecenia zrealizowały trzy spółki (PKP Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. oraz Kopalnia Piasku Kotłarnia Linie Kolejowe sp. z o.o. i Cargotor S.A.). Zgodnie z informacją otrzymaną od zarządców infrastruktury, dwa podmioty (CTL Maczki – Bór S.A. i Dolnośląska Służba Dróg i Kolei sp. z o.o.) nie będą realizowały zalecenia dotyczącego ustalenia w przepisach i instrukcjach kolejowych szczegółowych zasad dotyczących miejsca podawania sygnału „Bacność” przez maszynistę względem miejsca ustawienia wskaźnika W6a w przypadkach, gdy z sytuacji ruchowej (wskazań semaforów) czy lokalizacji przystanku wynika istotnie dłuższy czas dojazdu pociągu do przejazdu, niż przy jego jeździe z maksymalną dozwoloną prędkością (dla której jest ustalane miejsce ustawienia wskaźnika). Zalecenia dotyczącego rozważenia, aby podczas

procesu projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych, weryfikowany był przez projektantów układ komunikacyjny dróg, jako całość funkcjonalnie połączoną z przejazdami kolejowymi nie będzie realizować jeden podmiot (Infra Silesia S.A.). Zalecenia dotyczące pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów, na których wymagane są upoważnienia, wyeliminować niezgodne z obowiązującymi w tym zakresie rozporządzeniami przypadki pracy osób bez dokumentów zawierających aktualne wpisy obejmujące swoim zakresem wykonywane czynności nie będzie realizował jeden podmiot (Dolnośląska Służba Dróg i Kolei S.A.).



Zalecenia dotyczące spółki PKP Cargo S.A.

Z 32 zaleceń opublikowanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w 2015 roku, 9 dotyczyło PKP Cargo S.A. Spółka deklaruje 4 zrealizowane zalecenia, 3 są w trakcie realizacji, wobec jednego z nich Spółka wypowiedziała się, że zalecenie jej nie dotyczy, a wobec jednego z zaleceń podmiot podjął działania alternatywne. Szczegóły, co do sposobu realizacji oraz podjętych działaniach zmierzających do realizacji poszczególnych zaleceń, zostały przedstawione w dołączonej tabeli.



Realizacja poszczególnych zaleceń przez PKP Cargo S.A.

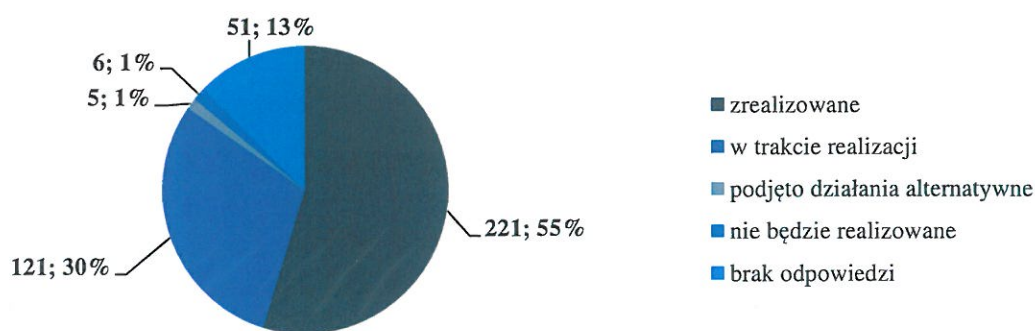


Zalecenia dotyczące pozostałych przewoźników kolejowych

Pozostałych przewoźników kolejowych, tj. 81 podmiotów, dotyczyło 5 zaleceń. 17 podmiotów tj. 21% deklaruje zrealizowanie wszystkich zaleceń ich dotyczących (Bartex sp. z o.o., Centrum Logistyczne w Łosośnej sp. z o.o., CTL Kolzap sp. z o.o., CTL Logistics sp. z o.o., CTL Północ sp. z o.o., Dolnośląskie Linie Autobusowe sp. z o.o., Kolej Bałtycka S.A., Koleje Czeskie sp. z o.o., LOTOS Kolej sp. z o.o., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., POLZUG Intermodal Polska sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe „AGROSTOP” sp. z o.o., Przewozy Regionalne sp. z o.o., TRANSCHEM sp. z o.o., Ciech Cargo sp. z o.o., „TABOR” M. Dybowski sp.j.).

Zalecenia dotyczące ustalenia w przepisach i instrukcjach kolejowych szczegółowych zasad dotyczących miejsca podawania sygnału „Baczność” przez maszynistę względem miejsca ustawienia wskaźnika W6a w przypadkach, gdy w sytuacji ruchowej (wskazań semaforów) czy lokalizacji przystanku wynika istotnie dłuższy czas dojazdu pociągu do przejazdu, niż przy jego jeździe z maksymalną dozwoloną prędkością (dla której jest ustalane miejsce ustawienia wskaźnika) nie będzie realizowało 5 podmiotów, 3 podjęły działania alternatywne, zaś 31 nie wypowiedziało się w tej kwestii.

Zalecenia dotyczące podejmowania działań w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, mających na celu zmniejszenie liczby zdarzeń z wystąpieniem pożaru taboru kolejowego z napędem i bez napędu, zdarzeń spowodowanych złym stanem technicznym taboru kolejowego z napędem i bez napędu oraz zdarzeń polegających na przejechaniu przez pojazd kolejowy obok semaforów wskazujących sygnał niedozwolony lub nie zatrzymaniu się pojazdu w wyznaczonym miejscu nie będzie realizował jeden podmiot (Moris sp. z o.o.), jeden podmiot podjął działania alternatywne (DB Schenker Rail Spedkol sp. z o.o.).



Dodatkowo 18 podmiotów zadeklarowało zrealizowanie zalecenia skierowanego do PKP Cargo S.A., dotyczącego przeprowadzania sukcesywnie w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przewoźnika analizy wystąpienia zagrożeń powstałych w wyniku braku wykonywania kompleksowych badań pojazdów po zdarzeniach zgodnie z przepisami wewnętrznymi, 3 podmioty są w trakcie realizacji tego zalecenia, zaś dwa podjęły działania alternatywne.

REKOMENDACJE – ZALECENIA WYDANE W 2015 R:

Zalecenia wydane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w Raporcie Rocznym za 2014 r. na podstawie art. 281 ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym:

Opracowanie: Urząd Transportu Kolejowego

Lp.	TREŚĆ ZALECENIA	REALIZACJA
1.	<p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będzie kontynuować działania mające na celu ograniczenie używania sygnałów zastępczych na liniach kolejowych.</p> <p><i>Zalecenie wynika z częstego wciąż używania sygnału zastępczego przez zarządcę infrastruktury, co prowadzi do zwiększonego ryzyka zaistnienia zdarzeń kolejowych.</i></p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)¹</p> <p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuuje działania, które nakreślone zostały w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w latach wcześniejszych oraz na rok 2016 pod pozycją: w Części „Monitorowanie” Cel M.8.1 „Działania nadzorcze w celu przeciwdziałania długotrwałemu prowadzeniu ruchu w oparciu o sygnały zastępcze oraz rozkazy pisemne”/Działanie M.8.1.1; M.8.1.2;M.8.1.3 oraz w Części „Doskonalenie” Inicjatywa D.3b.3 „Przeciwdziałanie stosowaniu sygnałów zastępczych (Sz) w czasie wykonywania robót inwestycyjnych i utrzymaniowych”/Działanie D.3b.3.1; D.3b.3.2. i Cel 8 „Eliminowanie przyczyn długotrwałego prowadzenia ruchu w oparciu o sygnały zastępcze oraz rozkazy pisemne”/Inicjatywa D.8.1; D.8.2; D.8.3. Ponadto Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjął na rok 2016 priorytetowe cele bezpieczeństwa PKP PLK S.A. w tym m.in. cel o treści „Eliminowanie przyczyn długotrwałego prowadzenia ruchu w oparciu o sygnały zastępcze oraz rozkazy pisemne”. Dzięki zdecydowanym działaniom podjętym przez Spółkę, liczba posterunków ruchu, na których długotrwanie prowadzono ruch kolejowy w oparciu o sygnały zastępcze „Sz” została zmniejszona. W marcu 2012 roku ruch w oparciu o sygnały zastępcze prowadzony był na 153 posterunkach (stosujących „Sz” powyżej 7 dni), w grudniu 2014 roku na 55 posterunkach (stosujących „Sz” powyżej 3 dni), by w sprawozdaniu na dzień 9 grudnia 2015 r. wyniosła już tylko 31 posterunków. Dodatkowo w związku z powyższym zaleceniem do Wytycznych w sprawie organizacji puczeń</p>

¹ dotyczy procentowego udziału podmiotów dla danego etapu realizacji zalecenia.

		<p>okresowych w 2016 roku, włączono zagadnienie pn. „Dokonywanie analizy i sukcesywna eliminacja przyczyn użycia sygnałów zastępczych na posterunkach ruchu jako czynnika powodującego duże ryzyko wystąpienia zagrożenia”. Ponadto, jako stały element pouczeń okresowych dla stanowisk: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, polecono omawiać zagadnienie dotyczące „używania sygnałów zastępczych przez pracowników posterunków ruchu i jazdy na sygnał zastępczy z jednoczesnym wyświetleniem wskaźnika W 24”.</p> <p><i>Przeprowadzono 18 działań nadzorczych w 10 Zakładach Spółki. Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie realizowanych zaleceń zostały już usunięte lub zostaną usunięte w terminie do 30 kwietnia 2016 r. W jednym przypadku jako przyczynę stosowania sygnałów zastępczych Spółka wskazuje liczne kradzieże urządzeń srk.</i></p>
2.	<p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem podejmuje działania mające na celu analizę ryzyka na stacjach niewyposażonych w kontrolę zajętości torów głównych i podejmie stosowne środki zapobiegawcze ograniczające ryzyko zaistnienia zdarzenia. Zalecenie wynika z ustaleń postępowań w sprawie zdarzeń zaistniałych na terenie zarządcy.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>W trakcie realizacji – przez 1 podmiot (100%) Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ustalił, iż w roku 2015 oraz latach 2016 i 2017 w pierwszej kolejności objęte zostaną stacje kolejowe do zabudowy układowej kontroli niezajętości torów, wytypowane według niżej wymienionych kryteriów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) „kategorii linii” – realizacją zadania objęto tory główne zasadnicze stacji zlokalizowane na liniach magistralnych i pierwszorzędnych; 2) „prędkość kursujących pociągów” – realizacją objęto tory główne zasadnicze na stacjach, na których prędkość kursujących pociągów jest większa niż 60 km/h; 3) „obciążenie torów pociągami” – do realizacji zadania przyjęto obciążenie torów głównych zasadniczych 100 pociągami lub więcej w dobie; 4) „charakter pracy torów głównych zasadniczych” – realizacją zadania objęto tory główne zasadnicze pełniące na stacjach rolę torów przelotowych. <p>Obecnie trwa proces zabudowy urządzeń układowej kontroli niezajętości torów na stacjach ujętych w planach na lata 2015 – 2017, finansowany ze środków własnych oraz inwestycyjnych. Dla pozostałych stacji kolejowych, dla których planowany termin zabudowy układów kontroli niezajętości torów został przyjęty do końca 2017 r., na platformie inwestycyjnej umieszczono wnioski inwestycyjne o sfinansowanie planowanych zadań. Ponadto na stacjach, które</p>

		<p>nie są wyposażone w izolacje torowe podjęto inne działania w zakresie wprowadzenia środków zapobiegawczych ograniczających ryzyko zaistnienia zdarzenia, do których należy: stosowanie zamknięć pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających), obowiązek prowadzenia kontroli zajętości torów stacyjnych (na stacjach posiadających izolacje torowe taki obowiązek jest wskazany w przypadku uszkodzenia lub niewłaściwego działania urządzeń srk i izolacji torowej). Zasady postępowania podczas przygotowania drogi przebiegu, stosowania środków pomocniczych przez personel posterunków ruchu jest bieżąco kontrolowany i omawiany przez zespół instruktorsko-kontrolerski i zwierzchników podczas pobytu na posterunkach. Dodatkowo w ramach wniosków doskonalących i zapobiegawczych zgodnie z procedurami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem dokonano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ analizy zapisów Regulaminów Technicznych w zakresie prawidłowego sprawdzenia stanu zajętości toru, ➤ sprawdzenia stanu widoczności granic okręgów nastawczych ustalonych w RT, ➤ weryfikacji postanowień działości 36 RT oraz respektowania od pracowników stosowania środków pomocniczych. <p>Polecono również, aby podczas przeprowadzanych kontroli wewnętrznych zwrócić uwagę na pracę personelu posterunku technicznego dotyczącego poprawności sprawdzania stanu zajętości torów i rozjazdów.</p> <p><i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
3.	<p>Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmuje działania mające na celu zmianę instrukcji Ir-8 lub innych instrukcji w następującym zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) wyeliminowanie pojęcia „trudności eksploatacyjnej” z treści instrukcji, b) wprowadzenia do instrukcji mechanizmu rozjemczego w przypadku braku możliwości osiągnięcia przez członków komisji kolejowej wspólnego stanowiska co do przyczyn, kategorii, 	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadził do stosowania (od dnia 01 stycznia 2016 r.) znowelizowaną „Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych Ir-8”, której treść zmieniono m.in. zgodnie z zaleceniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, tj.:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) wyeliminowano pojęcie „trudności eksploatacyjne” i zastąpiono je kategorią „sytuacje potencjalnie niebezpieczne”. Stosowanie w ramach

	<p>okoliczności, środków zapobiegawczych itp. polegającego na upoważnieniu Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych do ostatecznego rozstrzygnięcia zaistniałego sporu.</p> <p><i>Zalecenie wynika z faktu, że powyższe sytuacje często prowadzą do niewłaściwej kwalifikacji zdarzenia (a) lub do problemów z zakończeniem postępowania przez komisje kolejowe (b) wskutek braku wspólnego stanowiska przez członków komisji kolejowych.</i></p>	<p>systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury dodatkowej – poza poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami – kategorii wydarzeń (w szczególności na potrzeby zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom i incydentom) jest zgodne z pkt. 2 lit. h Załącznika III do Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz kryterium Q z Załącznika II do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 327 z 11.12.2010 r.);</p> <p>b) w § 26. „Postępowanie w sprawach spornych” dodano ustępy 5 - 8 regulujące zasady działania zespołu rozjemczego pod auspicjami PKBWK.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
<p>4.</p>	<p>Przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania będą systematycznie podejmować działania mające na celu:</p> <p>a) zmniejszenie liczby zdarzeń z wystąpieniem pożaru taboru kolejowego z napędem i bez napędu,</p> <p>b) zmniejszenie zdarzeń spowodowanych złym stanem technicznym taboru kolejowego z napędem i bez napędu,</p> <p>c) zmniejszenie liczby zdarzeń polegających na przejechaniu przez pojazd kolejowy obok semaforów wskazujących sygnał niedozwolony lub nie zatrzymaniu się pojazdu w wyznaczonym miejscu.</p> <p><i>Zalecenie wynika ze znaczącego wzrostu liczby zdarzeń powyższych typów na sieci kolejowej.</i></p>	<p><u>Dotyczy przewoźników kolejowych</u></p> <p>Zrealizowane przez 49 podmiotów (61%)</p> <p>Podmioty zrealizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zadeklarowano (w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) celem zmniejszenia liczby zdarzeń z wystąpieniem pożaru taboru kolejowego z napędem i bez napędu, stałe przeprowadzanie analiz zdarzeń potencjalnie wypadkowych lub innych niebezpiecznych zdarzeń oraz zadeklarowano konstruowanie wniosków oraz przyjmowanie środków zapobiegawcze w odniesieniu do zdarzeń, zdarzeń potencjalnie wypadkowych i innych niebezpiecznych zdarzeń; • zdarzenia tego typu omawiane są podczas pouczeń okresowych, a ponadto stanowią stały przedmiot zainteresowania pracowników nadzoru wewnętrznego, wykonujących kontrole w miejscu pracy drużyn trakcyjnych, manewrowych, rewidentkich i utrzymaniowych. W przypadku ujawnienia w trakcie kontroli zagrożeń lub nieprawidłowości, udzielane są dodatkowe instrukcje i pouczenia doraźne; • stan techniczny pojazdów kolejowych jest utrzymywany na poziomie określonym w DSU, co zredukowało poziom ryzyka technicznego w obszarze „tabor” do poziomu akceptowalnego;

<ul style="list-style-type: none"> • na podstawie rejestru usterek pojazdów trakcyjnych podmioty na bieżąco monitorują dane, co umożliwia podejmowanie działań korygujących lub zapobiegawczych, w tym dyscyplinowanie firm serwisowych, • sygnaty z urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru są zgłaszane przez maszynistów do dyspozytury działań odpowiedzialnych za stan techniczny taboru, gdzie podlegają bieżącej analizie i ocenie. Pojazdy niesprawne poddawane są czynnościom naprawczym. 	<p>W trakcie realizacji przez 25 podmiotów (31%) Podmioty zrealizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zadeklarowano realizację zalecenia poprzez omówienie kwestii zdarzeń poruszonych w zaleceniu na przyszłych pouczeniach okresowych; • zadeklarowano realizowanie zalecenia poprzez dodatkowe kontrole eksploatowanych pojazdów kolejowych w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i Systemu Zarządzania Utrzymaniem MMS pod kątem ppoż. i stanu technicznego; <p>Nie będzie realizowane przez 1 podmiot (1%)</p> <ul style="list-style-type: none"> • stwierdzono brak tego typu zdarzeń; • stwierdzono brak wymagania dodatkowych działań z uwagi na posiadanie zalegalizowanych środków p.poż. <p>Podjęto działania alternatywne przez 1 podmiot (1%)</p> <ul style="list-style-type: none"> • z uwagi na nie zidentyfikowanie takich zdarzeń w podmiocie podjęto działania alternatywne polegające na realizacji zalecenia zgodnie z wdrożonymi systemami – Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Zarządzania Utrzymaniem, polegające na ciągłym monitorowaniu. <p>Nie wypowiedziało się 5 podmiotów (6%)</p> <p><i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
---	--

5.	<p>Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi będą systematycznie podejmować działania mające na celu:</p> <p>a) zagwarantowanie odpowiednich zasobów ludzkich i wyposażenia do prowadzenia postępowań w komisjach kolejowych,</p> <p>b) stałe podnoszenie wiedzy i umiejętności członków komisji prowadzących postępowania w sprawie zdarzeń.</p> <p><i>Zalecenie wynika z powtarzających się sytuacji wyznaczania przez pracodawców do pracy w komisjach kolejowych osób nie posiadających odpowiedniej wiedzy i umiejętności z danej dziedziny, co powoduje utrudnienia pracy komisji kolejowych i PKBWK.</i></p>	<p><u>Dotyczy przewoźników i zarządców infrastruktury Zrealizowane</u> przez 60 podmiotów (66%) Podmioty zrealizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <p>a)</p> <ul style="list-style-type: none"> • w ramach procesu ciągłego doskonalenia oraz efektywnego zarządzania kompetencjami personelu w sposób systematyczny podmioty zapewniają zasoby ludzkie do prac w komisji kolejowej oraz monitorują kwalifikacje pracowników wyznaczonych do prac w przedmiotowych komisjach. • w cyklu miesięcznym przy zachowaniu postanowień Kodeksu Pracy ustalane są harmonogramy dyżurów członków komisji kolejowych miejscowej i zakładowej; <p>b)</p> <ul style="list-style-type: none"> • podnoszenie wiedzy i umiejętności członków komisji kolejowych prowadzone jest w ramach pouczeń okresowych oraz w formie seminarium, wymiany doświadczeń na naradach antywaryjnych oraz wymiany doświadczeń między członkami komisji kolejowych, samokształcenia, szkoleń doraźnych. <p>W trakcie realizacji przez 26 podmiotów (29%) Podmioty zrealizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <p>a)</p> <ul style="list-style-type: none"> • podjęto działania w celu zatrudnienia osób z odpowiednimi kwalifikacjami i doświadczeniem – realizacja wyznaczona na II kwartał 2016 r.; <p>b)</p> <ul style="list-style-type: none"> • wewnętrzne szkolenia dla członków komisji – działanie ciągłe; • stałe podnoszenie wiedzy i umiejętności pracowników wyznaczonych do prac komisji. <p>Nie wypowiedziało się 5 podmiotów (5%)</p> <p><i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
----	--	---

6.	<p>Minister Infrastruktury i Rozwoju podejmie działania zmierzające do zmiany treści Rozporządzenia z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, uwzględniającą w szczególności:</p> <p>a) wprowadzenie mechanizmu rozstrzygnięcia sporu przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w przypadku niemożności uzyskania porozumienia przez komisje kolejowe prowadzące postępowania w sprawie zdarzeń,</p> <p>b) innych zmian mających na celu uproszczenie procedury postępowania przez komisje kolejowe oraz mających wpływ na eliminowanie uciążliwości procesu postępowania komisji kolejowej dla pasażerów,</p> <p>c) wprowadzenie dodatkowej kategorii zdarzeń „inne wyżej nie określone”, stosowanej w przypadku występowania dwóch niezależnych przyczyn bezpośrednich i braku możliwości określenia przez komisję kolejową lub PKBWK, która z nich była dominująca.</p> <p><i>Powyższe zalecenie wynika z dotychczasowej praktyki funkcjonowania PKBWK od 2007 r. i konieczności ujęcia w przepisach mechanizmów do bieżącego rozwiązywania ww. problemów.</i></p>	<p>Zrealizowane</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym zostało opublikowane w Dzienniku Ustaw z 2016 r. pod pozycją 369.</p>
----	---	--

W wyniku poważnego wypadku kat. B10, zaistniałego w dniu 31 sierpnia 2014 r. o godz. 16:17 na szlaku Kraków Prokocim – Kraków Płaszów w torze nr 2 w km. 12,629 linii kolejowej nr 100 Kraków Mydlniki – Gaj, zespół powypadkowy PKBWK rekomendował wdrożenie następujących działań:

Lp.	TREŚĆ ZALECENIA	REALIZACJA
Zalecane środki zapobiegawcze mające na celu uniknięcie takich wypadków w przyszłości lub ograniczenie ich skutków:		
1.	Przeprowadzać sukcesywnie w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przewoźnika analizę wystąpienia zagrożeń powstałych w wyniku nie wykonywania kompleksowych badań pojazdów po zdarzeniach zgodnie z przepisami wewnętrznymi.	<p><u>Dotyczy PKP Cargo S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Decyzją Pełnomocnika ds. Systemu SMS zakłady Spółki zostały zobowiązane do przeprowadzenia analizy wystąpienia zagrożeń powstałych w wyniku nie wykonania kompleksowych badań pojazdów po zdarzeniach, zgodnie z przepisami wewnętrznymi.</p> <p>Data realizacji: 30.10.2015 r.</p> <p><i>PKP Cargo S.A. nie było kontrolowane w zakresie realizacji tego zalecenia.</i></p> <p><i>Dodatkowo 18 podmiotów zadeklarowało zrealizowanie zalecenia skierowanego do PKP Cargo S.A. W trakcie czynności kontrolnych u dwóch przewoźników deklarujących realizację tego zalecenia nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie jego realizacji.</i></p>
2.	Zwiększyć ilość kontroli stanu technicznego tabo-ru po przeglądach i naprawach technicznych przez przewoźnika kolejowego zgodnie z przyję-tych i obowiązującym „Programem działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w zakładach Spółki” PKP Cargo S.A.	<p><u>Dotyczy PKP Cargo S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Decyzją Dyrektora Zarządzającego ds. Przewozowych zwiększono o jedną kontrolę w każdym miesiącu, liczbę kontroli w zakresie stanu technicznego taboru po przeglądach i naprawach technicznych.</p> <p>Data realizacji: 31.12.2015 r.</p>

		<p>W trakcie realizacji – W ramach „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP Cargo S.A. w 2016 r.”, przyjętego Uchwałą Zarządu PKP Cargo S.A., zwiększone zostały wymagania w zakresie wykonywania odbiorów wewnętrznych pojazdów trakcyjnych po wykonanych czynnościach obsługi poziomu 1, 2 i 3.</p> <p>Ostateczna data realizacji: 31.12.2016 r.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
3.	Przeprowadzać sukcesywnie w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury analizę ryzyka wystąpienia zagrożeń zgłaszanych przez diagnostów po badaniach stanu technicznego torów.	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki, pismem kierowanym do wszystkich zakładów linii kolejowych oraz komórek organizacyjnych, poleciło przeprowadzić analizę ryzyka zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02 dla całego Zakładu Linii Kolejowych, która obejmie wszystkie nieusunięte usterki nawierzchni kolejowej, celem podjęcia działań zapobiegawczych. Analiza ryzyka musi uwzględnić wpływ na bezpieczeństwo usterek występujących na różnych torach w obrębie tej samej lokalizacji, np. stacji, a załącznikiem do sprawozdania z niej musi być harmonogram usunięcia wszystkich usterek wraz z określonymi środkami bezpieczeństwa (środkami kontroli ryzyka) wdrożonymi do czasu ich usunięcia. Jednostki organizacyjne Spółki będące adresatami powyższego polecenia przekazały zwrotną informację do Biura Bezpieczeństwa o przeprowadzeniu analizy ryzyka zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02 obejmującej nieusunięte usterki nawierzchni kolejowej. W przypadku wykazania lokalizacji o wysokim ryzyku zdarzeń określono i wdrożono dodatkowe środki kontroli ryzyka w ramach działań zapobiegawczych (SMS/MMS-PD-05), do czasu usunięcia usterek.</p> <p><i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
4.	Zwiększyć ilość kontroli stanu toru w lokalizacjach (o wysokim ryzyku zaistnienia	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p>

<p>zdarzeń) wytypowanych przez zarządcę infrastruktury po przeprowadzeniu analizy ryzyka w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.</p>	<p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki, pismem kierowanym do wszystkich zakładów linii kolejowych oraz komórek organizacyjnych Biura Bezpieczeństwa, poleciło w lokalizacjach wytypowanych na podstawie wyników analizy ryzyka obejmującej nieusunięte usterki nawierzchni kolejowej zaplanować i wykonać dodatkowe kontrole stanu toru (minimum 1 kontrola pozaplanowa w każdej ISE). Jednostki organizacyjne Spółki będące adresatami powyższego polecenia przekazały zwrótną informację do Biura Bezpieczeństwa o przeprowadzeniu dodatkowych kontroli stanu toru, jako środka kontroli ryzyka w przypadkach wystąpienia lokalizacji z nieusuniętymi usterekami nawierzchni kolejowej o wysokim ryzyku zdarzeń. Bądź poinformowały, że wskazane lokalizacje wykazują ryzyko na poziomie dopuszczalnym i nie zachodzi konieczność dodatkowych kontroli stanu torów. W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na poziomie tolerowanym wprowadzono dodatkowe przeglądy diagnostyczne nawierzchni kolejowej.</p> <p><i>W trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
<p>5. W odniesieniu do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, PKP Cargo S.A.:</p> <p>a) podejmie działania zmierzające do uzupełnienia Rejestru zagrożeń o zagrożenie związane z niewłaściwym sposobem dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, w tym pojazdów trakcyjnych po wypadkach. Zgodnie z Procedurą P/10 należy dokonać wyceny ryzyka związanego z tym zagrożeniem,</p> <p>b) zwiększenia liczby audytów SMS w Zakładach Spółki,</p> <p>c) zwiększenia zakresu audytów SMS, w tym objęcie audytami procesu P/12 „Utrzymanie sprawności technicznej taboru”.</p>	<p>Dotyczy PKP Cargo S.A.</p> <p>Realizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>a) Zrealizowane – Decyzją Pełnomocnika ds. Systemu SMS w ramach obowiązującego w Spółce rejestru zagrożeń została wprowadzona nowa pozycja, tj. <i>dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnie z obowiązującymi procedurami</i>. Zakłady Spółki zostały zobowiązane do przeprowadzenia analizy wystąpienia zagrożeń powstających w wyniku nie wykonania kompleksowych badań pojazdów po zdarzeniach, zgodnie z przepisami wewnętrznymi.</p> <p>Data realizacji: 30.10.2015 r.</p> <p>b) Zrealizowane – PKP Cargo S.A. zwiększyło liczbę audytów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Zgodnie z „Harmonogramem</p>

		<p>audytów wewnętrznych Systemu SMS na rok 2016" łącznie zostaną przeprowadzone 24 audyty w zakładach Spółki i Biurach Centrali.</p> <p>Data realizacji: 30.12.2015 r.</p> <p>c) W trakcie realizacji – Audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, obejmujące swym zakresem Procedurę P/12 <i>Utrzymanie sprawności taboru</i>, zostaną przeprowadzone we wszystkich zakładach Spółki oraz w Biurze Centrali merytorycznie odpowiedzialnym za kwestie związane z procesem utrzymania taboru kolejowego, zgodnie z przyjętym „Harmonogramem audytów wewnętrznych Systemu SMS na rok 2016”.</p> <p>Ostateczna data realizacji: 31.12.2016 r.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
6.	<p>W odniesieniu do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p>a) pełnego wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem we wszystkich jednostkach organizacyjnych, w szczególności procedury analizy ryzyka (SMS-PR-02), procedury SMS-PW-1 „Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej” oraz Procedury „Działania korygujących i zapobiegawczych” (SMS-PD-05),</p> <p>b) zwiększenia liczby kompleksowych audytów SMS w Zakładach Spółki PKP PLK S.A.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>a) Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki, pismem kierowanym do wszystkich zakładów linii kolejowych oraz komórek organizacyjnych Biura Bezpieczeństwa polecito:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ przeanalizować wyniki czynności diagnostycznych zrealizowanych w zakresie nawierzchni kolejowej w 2015 r. oraz aktualny status realizacji zaleceń – realizuje zespół w składzie Z-ca Dyrektora IZ ds. technicznych, Główny inżynier, Naczelnik działu drogowego, Naczelnicy sekcji eksploatacji (lub ich zastępcy) ds. drogowych; ➤ po dokonaniu powyższej analizy przeprowadzić analizę ryzyka zgodnie z procedurą SMS-PR-02 dla całego Zakładu Linii Kolejowych, która obejmie wszystkie nieusunięte usterki nawierzchni kolejowej, celem podjęcia działań zapobiegawczych. Analiza ryzyka musi uwzględnić wpływ na bezpieczeństwo usterek występujących na różnych torach w obrębie tej samej lokalizacji, np. stacji, a załącznikiem do sprawozdania z niej musi być harmonogram usunięcia wszystkich usterek wraz z określonymi środkami bezpieczeństwa (środkami kontroli ryzyka) wdrożonymi do czasu ich

		<p>usunięcia. Jednostki organizacyjne Spółki będące adresatami powyższego polecenia przekazały zwrotną informację do Biura Bezpieczeństwa. Poinformowały, iż na bieżąco odbywa się wdrażanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem szczególnie, jako proces ciągły stosując procedurę SMS-PW-01 „Utrzymanie Linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej”, a także procedurę SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego” wdrażając działania korygujące i zapobiegawcze. Ponadto jednostki organizacyjne Spółki poinformowały o przeprowadzeniu analizy ryzyka obejmującej nieusunięte usterki nawierzchni kolejowej i wdrażaniu dodatkowych środków kontroli ryzyka w ramach działań zapobiegawczych (SMS/MMS-PD-05), do czasu usunięcia usterek;</p> <p>b) Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki, pismem kierowanym do wszystkich zakładów linii kolejowych oraz komórek organizacyjnych Biura Bezpieczeństwa poleciło zwiększenie liczby audytów kompleksowych w roku 2015 do 10, oraz ujęcie w planie audytów na I półroczu 2016 r. audytów kompleksowych w liczbie 5, celem objęcia audytami kompleksowymi wszystkich Zakładów Linii Kolejowych do końca II kwartału 2016 r. Wydział zarządzania SMS Biura Bezpieczeństwa Centrali Spółki (IBR2), będący adresatem powyższego polecenia przekazał zwrotną informację w zakresie realizacji przedmiotowego zalecenia. Wydział Zarządzania SMS przygotował projekt aneksu do Ramowego planu audytów na rok 2015, rozszerzając liczbę audytów kompleksowych do 10. Realizacja na dzień 31.12.2015 r. to przeprowadzenie 10 (dziesięć) audytów kompleksowych.</p> <p><i>Dla nieprawidłowości stwierdzonych podczas działań kontrolnych zostały podjęte działania w celu ich usunięcia. W przypadku jednego z Zakładów Spółki, jak wynika z przekazanych przez Spółkę informacji, dyspozycje wynikające z Protokołu kontroli nie zostały zrealizowane.</i></p>
7.	<p>PKP Cargo S.A. podjęmie działania zmierzające do przestrzegania zasady stosowania autoryzowanych przez producentów materiałów eksploatacyjnych do prędkościomierzy, w tym taśm rejestrujących.</p>	<p><u>Dotyczy PKP Cargo S.A.</u></p> <p>Podjęto działania alternatywne przez 1 podmiot (100%)</p> <p>PKP Cargo S.A. na eksploatowanych przez siebie pojazdach stosuje</p>

	<p>w prędkościomierzach rejestrujących Hasler taśmy spełniające wymogi określone polską normą PN-C-99221, zgodnie z którą parametry tej taśmy zostały zatwierdzone do stosowania na terenie naszego kraju.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
--	--

W wyniku poważnego wypadku kat. A21, zaistniałego w dniu 3 czerwca 2015 r. o godz. 15:45 na przejeździe kolejowym zlokalizowanym kat. „D” zlokalizowanym na szlaku Kornatowo – Grudziądz Mniszek w torze nr 1, w km 36,658 linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork, zespół powypadkowy PKBWK rekomendował wdrożenie następujących działań:

Lp.	TREŚĆ ZALECENIA	REALIZACJA
<p>Zalecane środki zapobiegawcze wydane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych po wypadku wymagające podjęcia natychmiastowych działań:</p>		
1.	<p>Pismem nr PKBWK.4631.52.2015.BP z dnia 31.07.2015 r. zobowiązano PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do przeprowadzenia niwelacji nadmiaru ziemi na poboczu po lewej stronie drogi dojazdowej do przejazdu usytuowanego w km. 36,658 w celu właściwego uprofilowania pobocza tej drogi, tj. poprawy widoczności zbliżających się pociągów z pojazdu drogowego.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u> Zrealizowane przez 1 podmiot (100%) W dniu 07.08.2015 r. tj. po uzyskaniu zgody ze strony PKBWK i uprzednim wykonaniu przez nią wizji lokalnej dokonano niwelacji nadmiaru ziemi na poboczu po lewej stronie dojazdowej do przejazdu usytuowanego w km 36,658, celem poprawy widoczności na przedmiotowym przejeździe. W trakcie realizowanych czynności kontrolnych stwierdzono niezrealizowanie zalecenia doroządnego PKBWK w tym zakresie. Podczas ponownej kontroli stwierdzono zrealizowanie zalecenia.</p>
2.	<p>Ze względu na brak możliwości uzyskania warunków technicznych zgodnie z wymogami „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie” (Dz. U. 2015, poz. 1744), zarządca infrastruktury i zarządca drogi, powinni rozważyć możliwość wyeliminowania nieprawidłowości poprzez: a) likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. „D”, w km. 36,658 z zamianą na przejście dla pieszych kat. „E” z labiryntem,</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u> W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%) W celu realizacji zalecenia IZ Bydgoszcz odbył trzykrotnie spotkanie z Wójtem Gminy Lisewo w dniach 3.11.2015 r., 19.01.2016 r. i 26.01.2016 r. Spotkania te miały na celu określenie zasad współpracy i sposobu realizacji zaleceń PKBWK. W trakcie spotkań oraz dokonanych oględzin w terenie strony podjęły decyzję o wybudowaniu drogi do przejazdu kat. „C” w km 36,914 linii 207. W chwili obecnej, brak jest możliwości określenia terminu wykonania przedmiotowej drogi, ze względu na fakt, że Wójt Gminy Lisewo nie posiada tytułu prawnego do dysponowania gruntem na cele budowlane w lokalizacji przyszłej drogi. Uzyskanie tytułu prawnego pozwoli na uruchomienie procesu inwestycyjnego, w zakresie którego wchodzić będzie między innymi opracowanie dokumentacji projektowej oraz przeprowadzenie procedury wyłonienia wykonawcy robót i realizacji</p>

<p>b) poprowadzenie drogi publicznej równoległe do toru w kierunku przejazdu kat. „C” usytuowanego w km 36,226.</p>	<p>przedmiotowego zamierzenia. Likwidacja przejazdu kolejowo-drogowego kat. „D”, w km. 36.658 nastąpi nie wcześniej niż zostanie wybudowana droga publiczna.</p> <p><i>W trakcie realizowanych czynności kontrolnych stwierdzono niezrealizowanie zalecenia doraźnego PKBWK w tym zakresie. Podczas ponownej kontroli stwierdzono podjęcie działań mających na celu realizację zalecenia, tj.: komisja złożona z przedstawicieli zarządcy infrastruktury kolejowej oraz właściwego zarządcy drogi, tj. Wójta Gminy Lisewo, zarekomendowała podczas przeglądu przejazdów kolejowych likwidację przejazdu kolejowo-drogowego, z zamianą na przejście dla pieszych kat „E” z labiryntem oraz wytyczenie nowej drogi publicznej łączącej się z drogą przebiegającą przez sąsiedni przejazd kat. „C” położony w km 36,226. Powyższe stanowisko zostało zawarte w notatce służbowej nr IZK13-732-67/2015 z dnia 29 lipca 2015 r.</i></p>
<p>3. PKP PLK S.A. dokona nadzwyczajnego sprawdzenia aktualności metryk przejazdów kategorii „D” w szczególności pod kątem aktualności danych dotyczących widoczności czoła pociągu z 5, 10 i 20 metrów od skrajnej szyny.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych na polecenie Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przeprowadziły w terminie do 30 września 2015 r. kontrole warunków bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych kategorii „D”, zlokalizowanych na liniach kolejowych, na których prędkość pociągów wynosi, co najmniej 40 km/h. W szczególności sprawdzano warunki widoczności w rejonie przejazdów oraz stan oznakowania od strony drogi i toru. Ustalenia z przeprowadzonej kontroli przejazdów kategorii „D” były zapisywane w metrykach przejazdów. W przypadku stwierdzenia braków oznakowania przejazdu od strony toru lub drogi, będącego w kompetencjach Zakładu – niezwłocznie były one uzupełniane lub zamawiane. W przypadku stwierdzenia braku oznakowania będącego w kompetencji zarządu drogi – Zakłady były zobowiązane w ciągu 7 dni od stwierdzenia nieprawidłowości do powiadomienia właściwych zarządów dróg o konieczności uzupełnienia oznakowania. W razie stwierdzenia braku właściwych warunków widoczności, Zakłady Linii Kolejowych wdrażały działania dla poprawienia warunków widoczności dokonując: wykoszenia traw, wycinkę krzewów i drzew siłami własnymi bądź w trybie zlecenia lub uruchomiły postępowania dla uzyskania zgody na wycinkę drzew lub</p>

		<p>powiadamiły właścicieli prywatnych posesji o konieczności usunięcia drzew, żywopłotów, ogrodzeń lub innych elementów zaburzających warunki widoczności na przejeździe, itd. Niejednokrotnie wprowadzane zostały ograniczenia prędkości pociągów, do czasu przywrócenia właściwych warunków widoczności.</p> <p><i>W trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
<p>4.</p>	<p>PKP PLK S.A. podejmie działania zmierzające do:</p> <p>a) bardziej skutecznego nadzoru nad opiniowaniem i odbiorami projektów dokumentacji związanej z rewitalizacjami i modernizacjami linii kolejowych, w szczególności w celu zapewnienia zgodności dokumentacji projektowej z obowiązującymi przepisami technicznymi i krajowymi; nie narzucanie projektantom programem funkcjonalno-użytkowym ograniczeń uniemożliwiających realizację projektów w sposób zgodny z przepisami krajowymi,</p> <p>b) bardziej skutecznego nadzoru nad odbiorami końcowymi robót, w szczególności zapewnienia zgodności wykonanych robót z obowiązującymi przepisami technicznymi i krajowymi oraz dokumentacją projektową.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>a) W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Dokonany zostanie przegląd wewnętrznych przepisów Spółki dotyczący Regulaminu Zespołów Oceny Projektów Inwestycyjnych pod kątem zwiększenia nadzoru oraz doboru składu zespołu ZOPI opiniującego i odbierającego dokumentację projektową. W stosowanych aktualnie dokumentach bazowych dotyczących programu funkcjonalno-użytkowego są zapisy – cyt.: „Realizacja zadania pn. <i>Prace na linii kolejowej</i> prowadzona będzie w systemie „projekt i budowa” na podstawie (Warunków Kontraktu) FIDIC (żółta książka) – wydanie z 1999 roku, tłumaczenie z 2000 roku. Całość przedmiotu zamówienia obejmuje wykonanie następujących elementów: dokumentacji projektowej niezbędnej do prawidłowego i bezpiecznego wykonania wszystkich wymaganych robót, opracowanej na podstawie geodezyjnej dokumentacji do celów projektowych (m.in.: koncepcji projektowej, projektu budowlanego, projektu wykonawczego, projektu organizacji ruchu) i uzyskania dla niej wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, warunków, decyzji i pozwoleń (...)”. Dodatkowo zgodnie z bazowym dokumentem PFU CZĘŚĆ II - INFORMACYJNA PKT. 2 – „Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego”: „Realizacja zamówienia podlega prawu polskiemu. Wykonawca jest zobowiązany śledzić zmiany przepisów Prawa i Regulacji Zamawiającego oraz realizować</p>

zamówienie zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa oraz Regulacjami Zamawiającego w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, z zastrzeżeniem postanowień Kontraktu”. Zapis ten nakazuje wykonawcy stosować się w trakcie projektowania do obowiązujących przepisów prawa. Zapisy te w żaden sposób nie narzucają projektantowi ograniczeń uniemożliwiających realizację projektów w sposób zgodny z przepisami krajowymi.

Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.

b) W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)

Centrum Realizacji Inwestycji wystąpiło pismem do Biura Dróg Kolejowych, Biura Eksploatacji i Zakładów Linii Kolejowych z prośbą o przekazanie propozycji zmian w wewnętrznych przepisach dotyczących odbiorów końcowych prac w zakresie określonym w zaleceniu PKBWK. Dodatkowo Centrum Realizacji Inwestycji w opracowanym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2016, określiło osoby odpowiedzialne za dokonywanie kontroli, jak również wskazane zostały dodatkowe wymagania dotyczące kontroli tj. dokonywania ich raz na dwa tygodnie lub po uzyskaniu informacji o przystąpieniu do odbiorów końcowych robót w zespołach projektowych i komórkach związanych z realizacją inwestycji. Regiony Centrum Realizacji Inwestycji zostały zobowiązane do uwzględnienia

o przeprowadzonych czynnościach kontrolnych w sprawozdaniu kwartalnym oraz rocznym z realizacji PPBRK na rok 2016. W dokumencie bazowym na usługę nadzoru na Inżyniera nałożono szereg obowiązków związanych z procedurą odbioru prac inwestycyjnych, dotyczących zarówno fizycznego wykonania robót (ich jakości, ilości oraz zgodności z umową) jak i weryfikacji przygotowanej przez Wykonawcę dokumentacji, protokołów, certyfikatów oraz dokumentacji odbiorowej w kontekście zgodności z obowiązującymi przepisami, warunkami interoperacyjności oraz warunkami kontraktu. Ponadto w ramach aktualizacji dokumentów bazowych w części dotyczącej obowiązków w zakresie zarządzania jakością, weryfikacji obmiarów i prac geodezyjnych wprowadzone zostaną zapisy nakładające na Inżyniera obowiązek pełnienia nadzoru nad m.in.: „przekazaniem kopii szkiców tyczenia oraz kopii szkiców z pomiaru inwentaryzacyjnego, pomiarów trójkatów widoczności przy przejazdach oraz pomiarów skrajni toru do Zamawiającego – Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej”. W trakcie

		<p>realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizowanych zaleceń.</p>
5.	<p>W odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmię działania zmierzające do:</p> <p>a) przeprowadzenia nadzwyczajnego audytu kompleksowego SMS w odniesieniu do Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszcy w szczególności w zakresie procedur SMS: PR02, PW-01, PR-03, PD-02, PW-09 oraz PW-11 i podjęcia stosownych działań</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A. (100%)</u></p> <p>a) W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Nadzwyczajny audyt kompleksowy Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Zakładzie Linii Kolejowych w Bydgoszcy w zakresie realizacji procedur: SMS/MMS-PR-02, SMS-PW-01, SMS/MMS-PR-03, SMS-PD-02, SMS-PW-09 oraz SMS-PW-11 do realizacji zaplanowany został na I kwartał roku 2016 r.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>

	<p>korygujących jeśli to niezbędne;</p> <p>b) zmodyfikowania procedury przepływu informacji o zagrożeniach bezpieczeństwa, zgłaszanych przez użytkowników pojazdów (w tym postulatach mieszkańców obszarów zlokalizowanych w sąsiedztwie pojazdów) lub pracowników zarządy w taki sposób, aby każdorazowo Zakład Linii Kolejowych informował o nich Dyrektora Biura Bezpieczeństwa zarządy, który w dalszej kolejności zleci podjęcie stosownych działań w celu wyeliminowania lub minimalizacji tych zagrożeń;</p>	<p>b) Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Zmodyfikowano § 7 Procedury SMS/MMS-PD-04 „Monitorowanie i ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem”. Ponadto poprzez Biuletyn Informacyjny zobowiązano wszystkie Zakłady Linii Kolejowych do przekazywania każdorazowo informacji o zagrożeniach bezpieczeństwa zgłaszanych przez użytkowników pojazdów (w tym postulatach mieszkańców obszarów zlokalizowanych w sąsiedztwie pojazdów) lub pracowników PKP PLK S.A. po wstępnej weryfikacji i zasadności, zgodnie z zasadami opisanymi w § 7 przywołanej procedury SMS/MMS-PD-04. Wszystkimi nowo zidentyfikowanymi zagrożeniami IZ-ty zarządzają zgodnie z zasadami określonymi w procedurze SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
<p>c) bardziej skutecznego monitorowania i analizy danych sytuacji niebezpiecznych zaistniałych na terenie sieci kolejowej zarządy infrastruktury, w tym przed podniesieniem prędkości, w szczególności w odniesieniu do pojazdów kolejowo-drogowych kategorii „D”;</p>	<p>c) Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Zasadą jest ciągłe monitorowanie i analizowanie danych zaistniałych sytuacji niebezpiecznych. Ponadto zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” powoływane są Zespoły dla dokonania oceny znaczenia zmiany dla zmiany eksploatacyjnej polegającej na podwyższeniu prędkości maksymalnej.</p> <p><i>Przeprowadzono kontrole w trzech Zakładach Spółki. W jednym przypadku stwierdzono nieprawidłowości, które zostały ujęte w protokole z kontroli i wystąpieniu pokontrolnym.</i></p>	<p>d) Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Ramowy plan audytów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w PKP PLK S.A. na rok 2016 (dokument z dnia 17.12.2015 r.), zakłada przeprowadzenie zwiększonej ilości audytów kompleksowych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem z 5 (pięciu) do 8 (ośmiu) w Zakładach Linii Kolejowych. Audyty kompleksowe Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem są stałym elementem</p>
<p>d) dalszego zwiększenia liczby audytów kompleksowych SMS w odniesieniu do wszystkich jednostek organizacyjnych zarządy infrastruktury;</p>		

	<p>e) ujęcia w Rejestrze zagrożeń dla przejazdów kolejowych prowadzonym w ramach SMS zagrożeń zidentyfikowanych w niniejszym Raporcie, tzn.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niewłaściwe pochylenie podłużne dojazdów, niewłaściwy rodzaj nawierzchni, niezgodny z postanowieniami „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie” (Dz.U. 2015, poz. 1744), - w pkt. 8.6.8 „Rejestru zagrożeń” tj. „brak dokonanej oceny znaczenia zmiany przed utworzeniem przejazdu”, należy dodać „brak dokonanej oceny znaczenia zmiany w trakcie projektowania i realizacji zadania modernizacji lub rewitalizacji linii”; 	<p>rocznych planów ramowych.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zaleceń.</i></p> <p>e) Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Zagrożenia zidentyfikowane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych zostały ujęte w „Rejestrze zagrożeń” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w wersji obowiązującej od dnia 28 grudnia 2015 r.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
--	--	--

f) PKP PLK S.A. podejmie działania zmierzające do bardziej skutecznej weryfikacji prawidłowości dokonywania pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejazdach przez zarządców dróg i w przypadkach stwierdzenia nieprawidłowości w tym zakresie poinformuje zarządców dróg o konieczności dokonywania pomiarów zgodnie z obowiązującymi przepisami.

f) Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)

Zakłady Linii Kolejowych w przypadkach stwierdzenia braku prowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego bądź nieprawidłowości w prowadzeniu pomiarów natężenia ruchu drogowego będą informować zarządców dróg o konieczności dokonywania pomiarów, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Biuro Bezpieczeństwa skierowało do stosowania przez IZ pismo odnośnie zmiany sposobu określania natężenia ruchu drogowego na przejazdach kolejowo - drogowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744). Ponadto wszystkie Zakłady Linii Kolejowych, zgodnie z uregulowaniami ww. rozporządzenia, realizują polecenie Wiceprezesa - Dyrektora ds. eksploatacji odnośnie wdrożenia nowych uregulowań, w tym dotyczących określenia wartości iloczynu ruchu według zasad, określonych w Załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia.

Ponadto Zakłady Linii Kolejowych w terminie do dnia 30 listopada 2015 r. wystąpiły do wszystkich zarządców dróg z informacją o konieczności zaplanowania kosztów, a następnie przeprowadzenie w 2016 r. pierwszych pomiarów natężenia ruchu drogowego, zgodnie z nowymi uregulowaniami dla wszystkich przejazdów kolejowo - drogowych użytku publicznego. W przypadkach nieuzyskania odpowiedzi od zarządcy drogi, dotyczącej zaplanowania pomiaru natężenia ruchu drogowego w 2016 r. Zakłady Linii Kolejowych w terminie do dnia 15 stycznia 2016 r. wezwały ponownie takiego zarządcę drogi do zaplanowania tych działań (z powiadomieniem prokuratury). Poinformowały również zarządcę, że brak działań w tym zakresie może doprowadzić do likwidacji przejazdu włącznie. W kolejnych latach Zakłady Linii Kolejowych będą kierowały do właściwych zarządców dróg pisma wzywające do przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego, w oparciu o uregulowania § 14 oraz Załącznika nr 1 ww. rozporządzenia, a także w oparciu o § 7 ust. 2 Procedury SMS/MMS-PW-13 „Współpraca z zarządcami infrastruktury, użytkownikami bocznic i innymi uczestnikami ruchu kolejowego, w tym w zakresie utrzymania”.

W trakcie działań kontrolnych stwierdzono nieprawidłowości, które zostały usunięte.

6.

Zarządcy infrastruktury kolejowej powinni rozważyć, aby podczas procesu projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych, weryfikowany był przez projektantów układ komunikacyjny dróg, jako całość funkcjonalnie połączoną z przejazdami kolejowymi. Podczas projektowania zasadne jest wykonanie projektu zmiany organizacyjnej układu takich dróg w odpowiednim obszarze oddziaływania w sąsiedztwie przejazdów kolejowo-drogowych w taki sposób, aby po przeorganizowaniu tego układu możliwe było przekierowywanie ruchu na sąsiednie przejazdy wyższej kategorii lub tej samej kategorii w celu skanalizowania ruchu w jednym punkcie (przejazdzie kolejowo-drogowym). Działanie to powinno prowadzić do likwidacji zbędnych przejazdów kolejowo-drogowych.

Władze administracji lokalnej oraz zarządcy dróg powinni współpracować w zakresie osiągnięcia powyższego celu z zarządcą infrastruktury na danym obszarze objętym wyżej wymienionymi pracami.

Dotyczy zarządców infrastruktury

Zrealizowane przez 3 podmioty (27%)

Podmioty zrealizowały zalecenie m.in. poprzez rozważenie potrzeby, aby podczas procesu projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych, weryfikowany był przez projektantów układ komunikacyjny dróg, jako całość funkcjonalnie połączoną z przejazdami kolejowymi. Jednakże ze względu na zakres prac realizowanych przez podmioty, które nie przewidują modernizacji czy też rewitalizacji linii kolejowych nie ma konieczności wdrażania takiego rozwiązania.

W trakcie realizacji przez 7 podmiotów (64%)

PKP PLK S.A.

Biuro Studiów Wykonalności, Biuro Dróg Kolejowych Centrali Spółki oraz Centrum Realizacji Inwestycji zajęły następujące stanowisko.

1. W trakcie opracowania dokumentacji przedprojektowych dotyczących prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych linii kolejowych analizowane są możliwości przeorganizowania ruchu kołowo-pieszego istniejących układów drogowych funkcjonalnie związanych z przejazdami kolejowo-drogowymi mające na celu likwidację zbędnych przejazdów. Na bieżąco podejmowane są działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez uwzględnienie w procesie projektowania likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych o najniższych kategoriach. W tym celu powoływane są komisje miejscowe z udziałem Wykonawcy dokumentacji, Zakładu Linii Kolejowych, miejscowego Zarządcy infrastruktury drogowej rozpatrujące możliwości techniczne przebudowy układów komunikacyjnych w kontekście lokalnych potrzeb spotecznych. Wymagania dotyczące przeprowadzenia powyższych działań i analiz wynikają bezpośrednio z zapisów obowiązujących w Spółce wzorów dokumentów bazowych dotyczących opracowania dokumentacji przedprojektowych, tj.: dla obecnie opracowywanej dokumentacji przedprojektowej realizowanej w ramach umów POIiŚ 7.1-103 Wykonawcy realizowali prace na podstawie następujących zapisów w OPZ (opracowanych w 2014 r.), bazujących na rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie: „Pkt. 4.6.3. Przejazdy kolejowe, drogi i place ładunkowe.

Wykonawca proponuje szczegółowy model (ilościowych i jakościowych wytycznych w oparciu o potoki ruchu, wpływ na przepustowość linii, gęstość zaludnienia i układ dróg lokalnych) dla opracowania priorytetów działań, dla przebudowy przejazdów kolejowych w podziale na następujące grupy przejazdów:

- 1) planowane do likwidacji;
- 2) przewidywane do przebudowy (określone mają zostać szczegóły);
- 3) przewidywane do zastąpienia skrzyżowaniami dwupoziomowymi.

Z uwagi na możliwość likwidacji przejazdów i zastąpienia ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi w wariantach modernizacyjnych, Wykonawca proponuje nowe rozwiązania połączeń drogowych (lokalnych). Wykonawca wskaże dokładną długość oraz konkretną lokalizację dróg, wraz z określeniem terenu do ich wykonania. Prace te powinny być poprzedzone analizą układu dróg lokalnych. Wszystkie przypadki dotyczące nowych rozwiązań dróg lokalnych w przypadku likwidacji przejazdu kolejowego, bądź budowy skrzyżowania dwupoziomowego powinny być uzgodnione z odpowiednimi zarządcami dróg oraz organami administracji terytorialnej. Wykonawca przeprowadzi konsultacje społeczne dotyczące likwidacji przejazdów. Opracowanie powinno uwzględnić postanowienia, rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie. Wnioski powinny być sformułowane na podstawie komisyjnych ustaleń wg § 22 tego rozporządzenia. Decyzja, co do likwidacji bądź pozostawienia konkretnego przejazdu powinna być oparta na zestawieniu orientacyjnych wydatków związanych z jego pozostawieniem (zabudowa urządzeń, praca droźnika itp.) i likwidacją (budowa dróg równoległych, wiaduktu itp.)...”. Natomiast dla dokumentów OPZ przygotowywanych do realizacji opracowań SW w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województw na lata 2014-2020, zapisy dotyczące prac na przejazdach kolejowo - drogowych oraz poprawy ich bezpieczeństwa, będą bazowały na uregulowaniach rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20.10.2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych

z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744) i po korekcie będą miały brzmienie: „Pkt. 5.1.8. Drogi kołowe, w tym nawierzchnia drogowa przejazdów kolejowo – drogowych”.

Wykonawca dokumentacji proponuje szczegółowy model (ilościowych i jakościowych wytycznych w oparciu o potoki ruchu, wpływ na przepustowość linii, gęstość zaludnienia i układ dróg lokalnych) dla opracowania priorytetów działań, dla przebudowy przejazdów kolejowo - drogowych w podziale na następujące grupy przejazdów:

- 1) planowane do likwidacji;
- 2) przewidywane do przebudowy (określone mają zostać szczegóły);
- 3) przewidywane do zastąpienia skrzyżowaniami dwupoziomowymi.

Prace te powinny być poprzedzone szczegółową analizą układu dróg lokalnych i obciążeniem ruchem drogowym. Decyzja, co do likwidacji bądź pozostawienia konkretnego przejazdu powinna być oparta na zestawieniu orientacyjnych wydatków związanych z jego pozostawieniem (zabudowa urządzeń) i likwidacją (budowa lub wykorzystanie dróg równoległych). Wykonawca przeprowadzi konsultacje dotyczące likwidacji przejazdów. Opracowanie powinno uwzględnić postanowienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie. W przypadku likwidacji przejazdów bądź występowania kolizji, Wykonawca proponuje nowe rozwiązania połączeń drogowych (lokalnych). Wszystkie przypadki dotyczące nowych rozwiązań dróg lokalnych powinny być uzgodnione z odpowiednimi zarządcami dróg, zgodnie z § 38 tego rozporządzenia. Dla każdego z przejazdów Wykonawca przedstawi analizę obejmującą również zagadnienie warunków widoczności na przejazdach kolejowo - drogowych....”.

2. Centrum Realizacji Inwestycji w trakcie kolejnej aktualizacji dokumentów bazowych na OPZ dla opracowania dokumentacji przedprojektowych, PFU dla postępowań na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych oraz w trakcie tworzenia dokumentu bazowego OPZ na wykonanie dokumentacji projektowej w porozumieniu z Biurem Dróg Kolejowych uzgodni zapisy, które znajdują się w tych dokumentach bazowych, zgodnie z pkt 6 Zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Do czasu powstania powyższych zapisów Zespół ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), o ile zakres projektu to przewiduje, będzie uzgadniać dokumentację przetargową w kwestii

podnoszonej w pkt 6 Zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Natomiast Zakłady Linii Kolejowych w ramach posiadanych kompetencji biorąc udział w procesie projektowania (ZOPI), przedstawiać będą uwagi w celu realizacji tego zalecenia, a będąc w zespołach oceny prac studialnych (ZOS) zwracać uwagę na powyższe aspekty i w przypadku większego rozeznania terenowego proponować konkretne rozwiązania lub nakreślać dla Wykonawcy Studium kierunki działań dla konkretnych lokalizacji. Zalecając tym samym projektantom weryfikację układu komunikacyjnego dróg w taki sposób, aby po przeorganizowaniu tego układu możliwe było przekierowywanie ruchu na sąsiednie przejazdy wyższej kategorii lub tej samej kategorii w celu skanalizowania ruchu w jednym punkcie (przejździe kolejowo-drogowym). Prócz tego organizowane są spotkania z władzami lokalnymi w zakresie formalno-prawnym istnienia niektórych przejazdów kolejowo-drogowych.

Pozostali zarządcy infrastruktury realizują zalecenie m.in. poprzez:

- uwzględnienie w ramach prac studialnych, przy realizacji Studiów Wykonalności oraz dokumentów dotyczących przebudowy lub budowy infrastruktury kolejowej współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego w celu uzgodnienia optymalnych wariantów realizacji,
- uwzględnienie układu komunikacyjnego dróg jako całość funkcjonalnie połączonej z przejazdami, podczas procesu projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych w przyszłości,
- likwidację lub podwyższenie kategorii przejazdów,
- wprowadzenie zmian do procedur, dotyczących utrzymania sprawności infrastruktury oraz zasobów technicznych w związku z koniecznością rozwiązania zaleceń PKBWK i Prezesa UTK w przypadku modernizacji, rewitalizacji linii kolejowej.

Nie będzie realizowane przez 1 podmiot (9%)

		<p>W najbliższych latach Spółka nie planuje modernizacji linii kolejowych pozwalającej na podniesienie prędkości na szlakach. W ramach bieżącego utrzymania i przeprowadzanych remontów nawierzchni możliwe jest utrzymanie infrastruktury pozwalające na bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.</p> <p><i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
7.	<p>W wyniku kontroli, w której Prezes Urzędu Transportu Kolejowego stwierdził nieprawidłowości m.in. w oznakowaniu lub warunkach technicznych niezgodnych z ustaleniami przepisów i rozporządzeń na danym przejeździe kolejowo-drogowym, powinien poinformować o tym zarządcę tej drogi oraz organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach.</p>	<p>W trakcie kontroli prowadzonych w okresie od stycznia 2015 roku do końca marca 2016 roku wykonanie powyższego zalecenia bezpieczeństwa zrealizowane zostało w przypadku 17 działów kontrolnych. W obszarze związanym ze stwierdzeniem nieprawidłowości w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych poinformowano o naruszeniu przepisów właściwego zarządcę drogi lub organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wystosowując do nich 22 pisma.</p>

W wyniku poważnego wypadku kat. A18, zaistniałego w dniu 11 lipca 2015 r. o godz. 17:10 na przejeździe kolejowym kat. A zlokalizowanym na szlaku Gałkówek – Koluński w torze nr 1 w km. 23,506 linii kolejowej nr 17 Łódź Fabryczna – Koluński, zespół powypadkowy PKBWK rekomendował wdrożenie następujących działań:

Lp.	TREŚĆ ZALECENIA	REALIZACJA
Zalecane środki zapobiegawcze mające na celu uniknięcie takich wypadków w przyszłości lub ograniczenie ich skutków:		
1.	<p>Przeanalizować potrzebę ogrodzenia strażnicy na przejeździe w km. 23,506 od strony jezdni i parkingu w celu eliminacji bezpośredniego dostępu osób postronnych do drzwi i okien strażnicy przejazdowej. Ponadto zweryfikować, czy nie zachodzi także potrzeba ogrodzenia innych strażnic przejazdowych zlokalizowanych w podobny sposób, z ułatwionym niepożądanym dostępem osób postronnych.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Zakład Linii Kolejowych w Łodzi powołał Zespół ds. przeanalizowania zaleceń i rekomendacji wydanych przez PKBWK pod bezpośrednim nadzorem Koordynatora ds. SMS. Zadaniem powołanego Zespołu jest analiza potrzeby ogrodzenia strażnicy na przejeździe w km 23,506 od strony jezdni i parkingu, w celu wyznaczenia granicy terenu kolejowego i tym samym eliminacji bezpośredniego dostępu osób postronnych do drzwi i okien strażnicy przejazdowej. Dodatkowo powołany Zespół dokona weryfikacji, czy nie zachodzi taka potrzeba dla strażnic przejazdowych zlokalizowanych w podobny sposób, z ułatwionym niepożądanym dostępem osób postronnych.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
2.	<p>Doprecyzować w punkcie III.6 regulaminów technicznych obsługi przejazdów na linii (w szczególności w km. 20,831, 22,005 oraz 23,506) zapisy dotyczące miejsca znajdowania się pracownika obsługującego przejazd w czasie jazdy pociągu, odnośnie znaczenia sformułowania „w oknie posterunku”. Regulamin powinien określać dokładnie sposób wykonywania obowiązku droźnika przejazdowego, wynikającego z zapisu § 13 ust. 3 „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowych” Ir-7 (R-20) PKP PLK S.A.,</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Wydano polecenie skierowane do Sekcji Eksploatacji na terenie IZ Łódź, aby we wszystkich regulaminach technicznych obsługi przejazdów kategorii „A” przeanalizować zapisy w punkcie III.6 dotyczących miejsca znajdowania się pracownika obsługującego przejazd w czasie przejazdu pociągu, oraz sposobu podawania sygnału D8 i jeśli zajdzie taka potrzeba, doprecyzowania zapisów w tym zakresie. Nad realizacją powyższego bezpośredni nadzór prowadzi Koordynator ds. SMS.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>

	<p>w szczególności zapis ten może brzmieć „w otwartym oknie poststerunku” wskazując także konkretną stronę i okno poststerunku oraz sposób podawania sygnału D8 przez dróżnika, a także sposób (miejsce) podawania sygnału D7 lub D2, w razie konieczności.</p>	
3.	<p>Doprowadzić do zgodności między rzeczywistą konfiguracją stanowiska pracy dróżnika przejazdowego na przejeździe w km. 23,506 linii nr 17 a zawartością dokumentacji powykonawczej, po wcześniejszym ustaleniu optymalnej konfiguracji tego stanowiska.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Powołano Zespół ds. przeanalizowania zaleceń i rekomendacji wydanych przez PKBWK pod bezpośrednim nadzorem Koordynatora SMS, którego zadaniem jest doprowadzić do zgodności między rzeczywistą konfiguracją stanowiska pracy dróżnika przejazdowego na przejeździe w km 23,506 linii nr 017, a zawartością dokumentacji powykonawczej, po wcześniejszym ustaleniu optymalnej konfiguracji tego stanowiska.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
4.	<p>Przejazdy kategorii A, wyposażone w tarcze ostrzegawcze przejazdowe lub projektowane z takim wyposażeniem powinny zapewnić selektywność włączania Top w zależności od toru i kierunku zbliżania się pociągu do przejazdu. Sygnał wyświetlany na Top powinien być uzależniony od stanu zamknięcia zapór, a nie tylko od stanu ostrzegania użytkowników drogi przez sygnalizatory świetlne. Po wyświetleniu sygnału Osp2 na Top, otwieranie rogatki przez dróżnika przejazdowego przed przejechaniem pociągu poza przejazd powinno być możliwe jedynie przy użyciu polecenia specjalnego (lub innej specjalnej obsługi urządzeń).</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 53 ust. 1 oraz § 58 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie nowobudowane przejazdy kat. A będą obligatoryjnie wyposażane w tarcze ostrzegawcze przejazdowe (Top) działające w sposób selektywny dla toru i kierunku jadącego pojazdu kolejowego. Sygnał na Top w myśl § 58 ust. 6 przywołanego rozporządzenia będzie uzależniony od niezamknięcia rogatki przez pracownika obsługi oraz braku ciągłości drąga rogatki w przypadku kat. A lub E obsługiwanych z odległości. Możliwość implementacji w nowych późsamoczynnych systemach przejazdowych funkcji częściowego blokowania otwarcia rogatki po wyświetleniu sygnału na tarczy Top zostanie przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji</p>

		<p>przeanalizowana i jeżeli takie możliwości będą, zostanie zawarta w opracowywanych w 2016 r. Wymaganiach techniczno-funkcjonalnych na systemy zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo – drogowych.</p> <p><i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
5.	<p>Zapewnić możliwość pracy wszystkich osób upoważnionych do obsługi systemu SCP-2 z wykorzystywaniem własnego identyfikatora i hasła, zgodnie z regulaminem technicznym stacji, bez wykorzystywania rezerwowego identyfikatora „Jan Kowalski”.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>Zrealizowane przez 1 podmiot (100%)</p> <p>W systemie SCP2 zostały zarejestrowane tylko osoby, które są upoważnione do jego obsługi oraz wykorzystują tylko i wyłącznie własny login i hasło, zgodnie z regulaminem technicznym stacji. Z systemu wyeliminowano rezerwowy identyfikator „Jan Kowalski”. Zalecenie zostało wykonane z dniem 02.02.2016 r.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
6.	<p>Zweryfikować ważność terminowych świadectw dotyczących obsługi systemów SCP-2 i SPD-2, zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumentacji wykorzystywanych urządzeń.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%)</p> <p>Zespół ds. przeanalizowania zaleceń i rekomendacji wydanych przez PKBWK pod bezpośrednim nadzorem Koordynatora ds. SMS zweryfikuje ważności terminowych świadectw odnośnie obsługi systemów SCP-2 i SPD-2, zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumentacji wykorzystywanych urządzeń.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
7.	<p>Odnosnie pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów, na których wymagane są upoważnienia, wyeliminować niezgodne z obowiązującymi w tym zakresie rozporządzeniami przypadki pracy osób bez dokumentów zawierających aktualne wpisy obejmujące swoim zakresem wykonywane</p>	<p><u>Dotyczy przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury</u></p> <p>Zrealizowane przez 69 podmiotów (76%)</p> <p>Podmioty zrealizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> wymianę upoważnień wydanych dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów na upoważnienia zawierające aktualne wpisy obejmujące swoim zakresem

	czynności.	<p>wykonywane czynności,</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzanie czynności kontrolnych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych w celu sprawdzenia posiadanych upoważnień oraz aktualności wpisów ze szczególnym zwróceniem uwagi na wpisy dotyczące autoryzacji. <p>W trakcie realizacji przez 15 podmiotów (17%)</p> <ul style="list-style-type: none"> • weryfikowe kontrole pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów pod kątem posiadania wymaganych upoważnień i aktualności wpisów. <p>Nie będzie realizowane przez 1 podmiot (1%)</p> <p>Podjęte działania alternatywne przez 1 podmiot (1%)</p> <p>Nie wypowiedziało się 5 podmiotów (5%)</p> <p><i>Podczas działań kontrolnych stwierdzono nieprawidłowości we wdrożeniu zalecenia w czterech podmiotach. Dwa podmioty są w trakcie aktualizacji dokumentacji.</i></p>
8.	<p>Ustalić w przepisach i instrukcjach kolejowych szczegółowe zasady dotyczące miejsca podawania sygnału „Baczność” przez maszynistę względem miejsca ustawienia wskaźnika W6a w przypadkach, gdy z sytuacji ruchowej (wskaźnik semaforów) czy lokalizacji przystanku wynika istotnie dłuższy czas dojazdu pociągu do przejazdu, niż przy jego jeździe z maksymalną dozwoloną prędkością (dla której jest ustalane miejsce ustawienia wskaźnika). Wymaganie powinno dotyczyć podawania w takich przypadkach sygnału „Baczność” w takiej odległości od przejazdu, która odpowiada</p>	<p><u>Dotyczy przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury</u></p> <p>Zrealizowane przez 26 podmiotów (29%)</p> <p>Podmioty zrealizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sprawdzenie usytuowania wskaźników na infrastrukturze, które wykazało, że wszystkie wskaźniki W6a ustawione są zgodnie z zasadami określonymi w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami i nie ma potrzeby zmiany ich usytuowania; • do instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego wprowadzono

	<p>czasowi jazdy odcinka od miejsca ustawienia tego wskaźnika, do przejazdu, do którego się odnosi, przy jeździe pociągu z maksymalną dozwoloną prędkością na danym odcinku linii. W przypadkach uzasadnionych częstym powtarzaniem się ww. sytuacji ruchowych należy rozważyć zastąpienie wskaźnika W6a wskaźnikiem W6b. Podobnego uregulowania wymagają zasady ostrzegania dla wskaźników W6 i W7.</p>	<p>szczegółowe zasady dotyczące miejsca podawania sygnału „Baczność”.</p> <p>W trakcie realizacji przez 24 podmioty (26%) Podmioty będą realizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zostanie powołany międzybranżowy Zespół ds. realizacji rekomendacji. Powołany Zespół przedstawi stanowisko odnośnie ujednolicenia w przepisach i instrukcjach zasady dotyczącej miejsca podawania sygnału „Baczność” przez maszynistę względem miejsca ustawienia wskaźnika W6a; • zostanie przeanalizowana treść instrukcji wewnętrznych dla maszynisty. <p>Podjęte działania alternatywne przez 3 podmioty (3%)</p> <ul style="list-style-type: none"> • zagadnienie zostało omówione na pouczeniach okresowych. <p>Nie będzie realizowane przez 7 podmiotów (8%)</p> <p>Przykładowym uzasadnieniem nierealizowania zalecenia była uwaga jednego z podmiotów, że zalecenie powinno być zrealizowane przez Zarządców Infrastruktury poprzez zmianę przepisów instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E-1) Rozdział III §16. i w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi realizuje poprzez zwiększenie świadomości pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów na organizowanych okresowych pouczeniach.</p> <p>Nie wypowiedziało się 31 podmiotów</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
9.	<p>W szkoleniach maszynistów uwzględnić przekazywanie „dobrej praktyki”, polegającej na podawaniu długiego sygnału „Baczność”,</p>	<p><u>Dotyczy przewoźników kolejowych</u></p>

	<p>rozpoczynając jego nadawanie przed zakończeniem mijania pociągu jadącego z przeciwną, szczególnie w miejscach narażonych na wtargnięcie osób, takich jak perony przystanków, przed przejazdami kolejowymi itp. Należy rozważyć prowadzenie takiego zalecenia jako obowiązku nakazanego przepisami.</p>	<p>Zrealizowane przez 38 podmiotów (47%) Podmioty realizowały zalecenie m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zobowiązanie pracowników drużyn trakcyjnych do podawania sygnału „Baczność” w sytuacjach i miejscach narażonych na wtargnięcie osób pod nadjeżdżający tabor oraz bieżące omawianie przedmiotowego zagadnienia podczas pouczeń okresowych oraz jazd instruktażowych, • omówienie w trakcie szkolenia kandydatów na stanowisko maszynisty (prowadzącego pojazd kolejowy) zasad „dobrej praktyki” dotyczących podawania sygnału „Baczność”, polegających na podawaniu sygnału w miejscach niebezpiecznych bez względu na ustawienie wskaźników W6, W6a, W6b lub jego brak. <p>W trakcie przez 38 podmiotów (47%) Podmioty realizują zalecenie m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zaplanowanie omówienia zagadnienia przez instruktorów z pracownikami w ramach szkoleń dodatkowych w formie pouczeń doraźnych na stanowisku pracy i przekazywanie „dobrych praktyk” w ramach szkoleń dodatkowych i pouczeń okresowych, • maszyniści podczas jazd kontrolnych są sprawdzani z podawania długiego sygnału „Baczność” gdy sytuacja tego wymaga. <p>Nie wypowiedziało się 5 podmiotów (6%) <i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zalecenia.</i></p>
10.	<p>Rozważyć celowość wyodrębnienia w „Rejestrze Zagrożeń”, w dokumentacji systemu SMS zarządcy infrastruktury, PKP PLK S.A. z zagrożenia nr 5.6.4 „niestosowanie się do informacji wynikających ze znaków drogowych</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u> Zrealizowane przez 1 podmiot (100%) Wszystkie zagrożenia wymienione w podpunkcie 10) zostały ujęte w „Rejestrze</p>

	<p>(pionowych i poziomych)" takich nieprawidłowych zachowań użytkowników drogi na przejeździe, jak niestosowanie się do wskazań sygnalizatorów świetlnych, wjazd na przejazd w trakcie podnoszenia lub opuszczania rogatki, przełamanie zapór itp., gdyż może się to przyczynić do podejmowania działań w celu ograniczenia lub likwidacji tej grupy zagrożeń. Ponadto wprowadzić w odpowiednich miejscach tego Rejestru zapisy o zagrożeniach związanych z ograniczeniami widoczności, powodowanymi przez ekrany dźwiękochłonne, szczególnie gdy są ustawione w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych. Odnosne zagrożenia są powodowane zarówno brakiem zachowania widoczności pociągów przez użytkowników dróg, w tym z odległości 5 m od skrajnej szyny toru na przejazdach kategorii A, jak również widoczności pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu dla maszynistów pociągów.</p>	<p>zagrożeń" PKP PLK S.A. (wersja z 28 grudnia 2015 r.). Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zalecenia.</p>
11.	<p>PKP PLK S.A. podczas najbliższych kontroli strażnic przejazdowych na wszystkich przejazdach kat. A dokona sprawdzenia widoczności strefy zbliżenia się pociągów z miejsca obsługi urządzeń rogatkowych przez dróżnika przejazdowego, jak również widoczność sygnału D8 podawanego przez dróżnika przejazdowego dla maszynistów pociągów zbliżających się do przejazdu, a w przypadku ograniczeń tej widoczności podejmie odpowiednie środki zaradcze.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u> W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%) Poprzez Biuletyn Informacyjny PKP PLK S.A. zobowiązała wszystkie Zakłady Linii Kolejowych, aby podczas najbliższych kontroli strażnic przejazdowych na wszystkich przejazdach kategorii "A": dokonać sprawdzenia widoczności strefy zbliżenia się pociągów z miejsca obsługi urządzeń rogatkowych przez dróżnika przejazdowego, jak również widoczności sygnału D8 podawanego przez dróżnika przejazdowego dla maszynistów pociągów zbliżających się do przejazdu. W przypadku ograniczeń tej widoczności do podjęcia działań korygujących i zapobiegawczych zgodnie z Procedurą SMS/MMS-PD-05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”.</p>

		<p><i>W trakcie czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>
12.	<p>Wprowadzić zakazy skrętu z DW 716: w lewo w ulicę Kolejową w kierunku Gałkówka, dla pojazdów przejeżdżających przez przejazd, i także w lewo, na parking przy strażnicy przejazdowej, dla pojazdów jadących w przez przejazd w kierunku Żakowic Południowych. Fotografie przedmiotowego miejsca zawarto w rozdziale I.5.b) niniejszego Raportu. Znaki pionowe B-21 „zakaz skrętu w lewo”, ustawione przed przejazdem, gdyż odległość za przejazdem jest mniejsza niż 50 m, powinny być odpowiednio uzupełnione znakami poziomymi.</p>	<p><u>Dotyczy PKP PLK S.A.</u></p> <p>W trakcie realizacji przez 1 podmiot (100%) PKP PLK S.A. wystąpił do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi z prośbą o rozpatrzenie możliwości wprowadzenia znaków B-21 „zakaz skrętu w lewo” na drodze wojewódzkiej nr 716 Koluński – Rokiciny – Piotrków Trybunalski od strony południowej w ul. Kolejową w kierunku Gałkówka oraz od strony północnej w kierunku parkingu obok strażnicy przejazdowej.</p> <p><i>Nie przeprowadzono działań kontrolnych w zakresie realizacji zaleceń.</i></p>