



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

**Zalecenia Komisji ujęte w raporcie z
działalności w 2023 roku**

**Tadeusz Ryś
Przewodniczący**

Studia Podypłomiwe AWSB

Katowice 26 październik 2024r

Rozdział V.

DOCHODZENIE W SPRAWIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW.

Artykuł 20.

Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia.

1. Państwa członkowskie zapewniają, by dochodzenie było prowadzone przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22, po każdym poważnym wypadku w systemie kolei Unii. Celem tego dochodzenia jest możliwa poprawa bezpieczeństwa kolei i zapobieganie wypadkom.

Przepisy prawne europejskie regulujące działalność Komisji

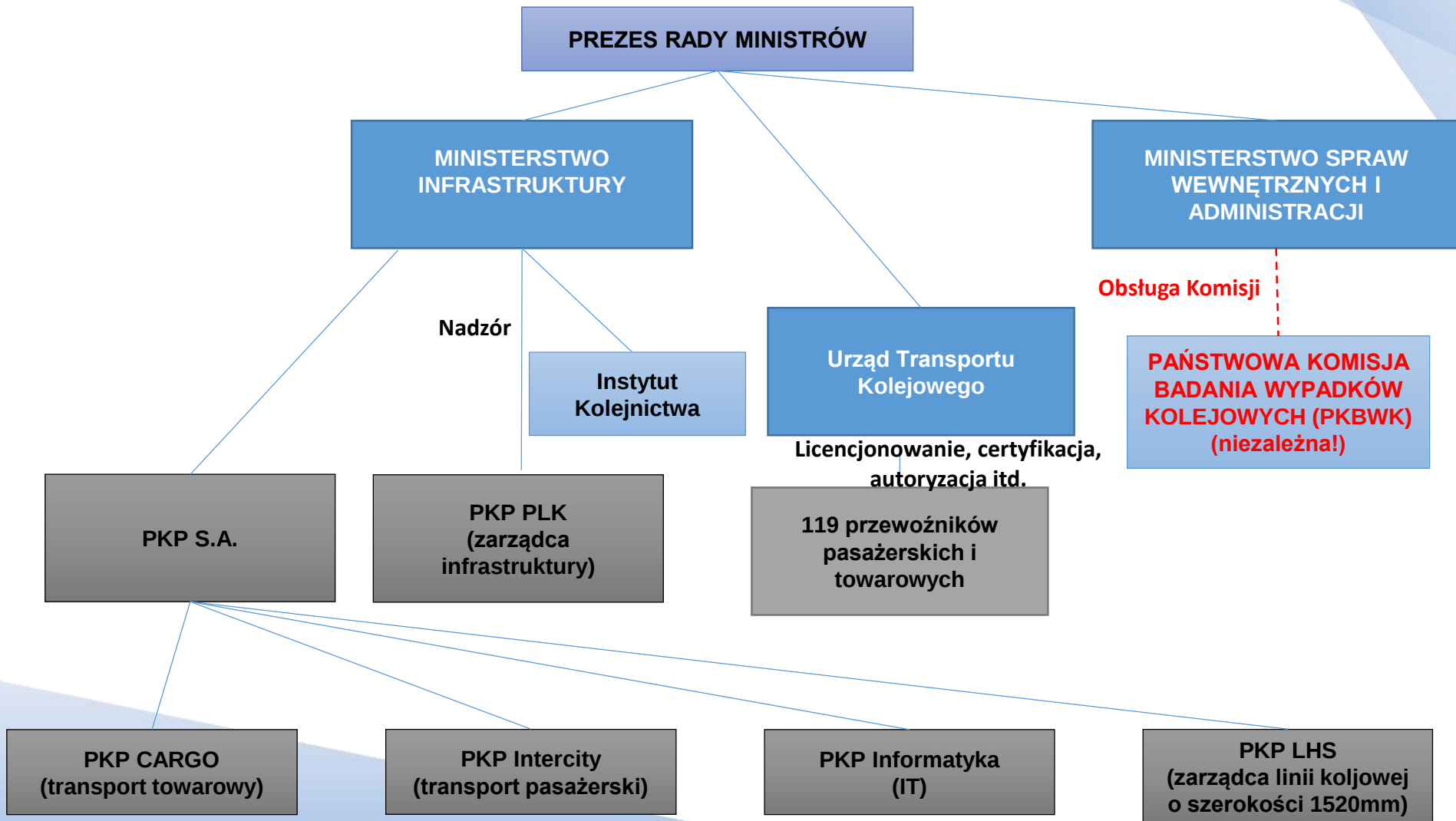
Dyrektywa parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei

Art.22

Każde państwo członkowskie zapewnia prowadzenie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, przez stały organ, złożony przynajmniej z jednej osoby prowadzącej dochodzenie, mogącej pełnić funkcję osoby nadzorującej dochodzenie w razie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, podmiotu pobierającego opłaty, podmiotu przydzielającego przepustowość infrastruktury i jednostki oceniającej zgodność oraz od wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi organowi dochodzeniowemu. Ponadto jest on funkcjonalnie niezależny od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, od Agencji i regulatorów kolejowych.



Umiejscowienie PKBWK w Polsce



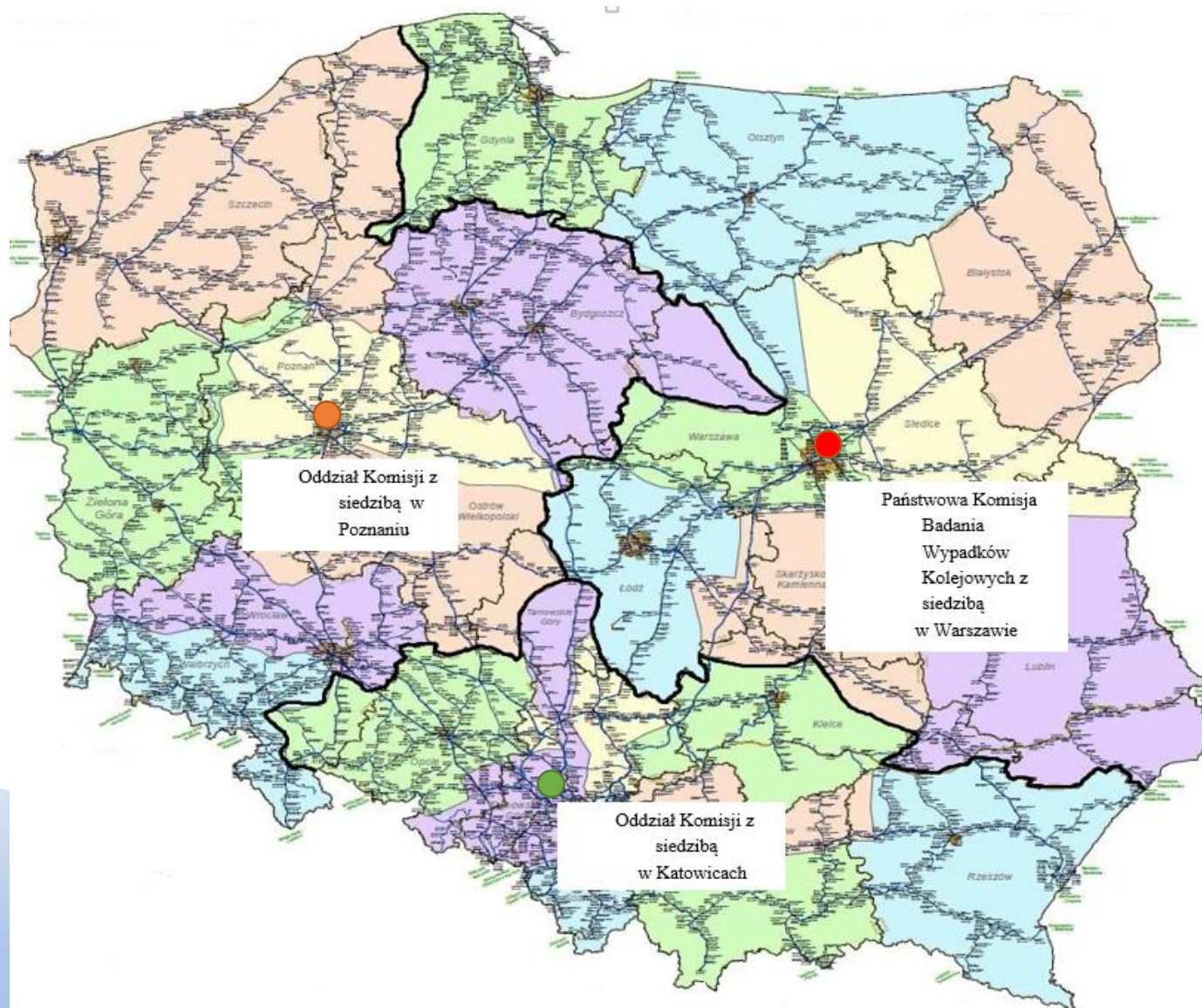
Najważniejsze przepisy prawne krajowe regulujące działalność Komisji

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U z 2019 r. poz. 1979 z późn. zm); **ostatnia zmiana z 30 sierpnia 2019 r. stanowi że obsługę Komisji zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw wewnętrznych (art. 28d ust 2) - Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.**
2. Regulamin działania Komisji wprowadzony w życie Zarządzeniem Nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. (Dz. Urzędowy Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji poz.2), określa strukturę organizacyjną i działalność Komisji,
3. Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych (L132/10 Dz. U. U. E. z dnia 27.4.2020),
4. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 13 października 2020rr. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. U. 2020.1894),
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 369)

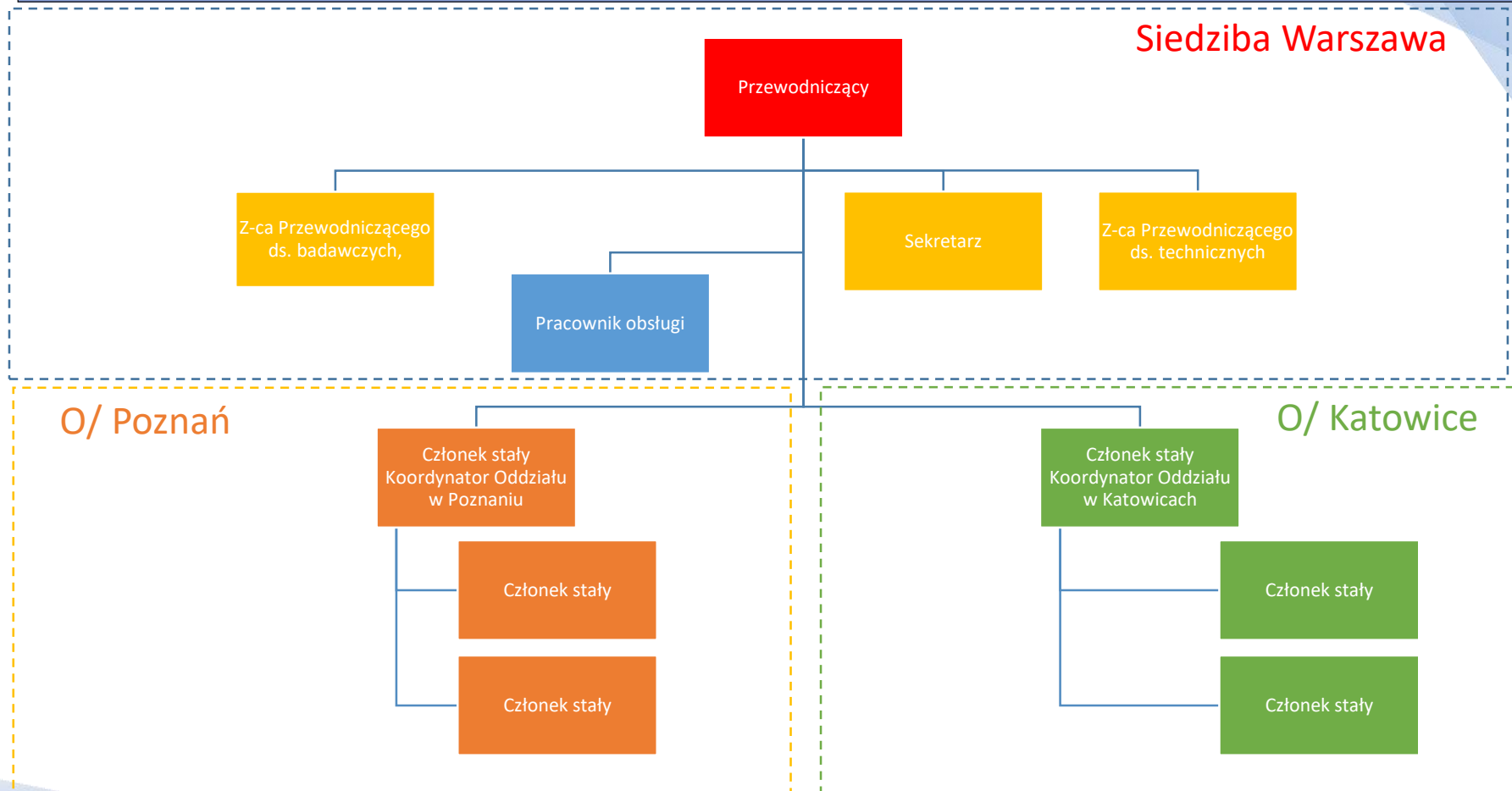
Co bada PKBWK?

- ☐ PKBWK jest organizacją jednomodalną – Krajowy Organ Dochodzeniowy stały i niezależny utworzony w 2007 r. (implementacja Dyrektywy Bezpieczeństwa 49/2004 i 798/2016),
- ☐ Obecnie 10 członków stałych - od 2015 r. możliwość zatrudnienia do 12 członków stałych,
- ☐ Badania zdarzeń kolejowych: poważne wypadki (obowiązek), wypadki i incydenty (opcjonalnie),
- ☐ O rozpoczęciu postępowania decyduje Przewodniczący PKBWK,
- ☐ Badanie incydentów wyłącznie w transporcie kolejowym (bez metra, tramwajów, kolei linowych),
- ☐ Zdarzenia na liniach kolejowych (z wyłączeniem kolei wewnętrznych i linii o szerokości toru mniejszym niż 300 mm),
- ☐ Zdarzenia na bocznicach kolejowych,
- ☐ Zdarzenia na terenie zarządców i przewoźników wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentaryzacji eksponatów muzealnych.

Struktura organizacyjna Komisji



Schemat organizacyjny Komisji



Stan zatrudnienia na dzień 30.09.2024 r:

Siedziba Komisji w Warszawie - 5 osób, w tym 4 członków stałych, 1 pracownik obsługi Komisji

Oddział Komisji w Katowicach – 3 osoby - członkowie stali

Oddział Komisji w Poznaniu – 3 osoby – członkowie stali

2 wakaty (Warszawa, Katowice)



Status prawny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych art. 28a

ust.17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka, a także wykonywać czynności biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie postępowań prowadzonych przez Komisję.

ust. 3a. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 28e ust 1, 2 i 2a.



Status prawny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych art. 28a ust.4

W skład Komisji mogą wchodzić również członkowie doraźni, wyznaczani przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu, z listy członków doraźnych i ekspertów prowadzonej przez przewodniczącego Komisji.



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

WZŁÓŻ

**PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA
WYPADKÓW KOLEJOWYCH**

**STATE COMMISSION ON RAILWAY
ACCIDENT INVESTIGATION**

Legitymacja nr

ważna do/valid through:

fotografia
posiadacza
o wymiarach
3,5 × 4,5 cm

.....
Imię – First name

.....
Nazwisko – Surname

.....
Stanowisko – Position

.....
Podpis posiadacza – Holder's signature

Posiadacz tego dokumentu jest upoważniony do podejmowania czynności, o których mowa w art. 28h ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.).

The holder of this document is authorized to undertake actions indicated in Art. 28h sec. 2 of the Railway transport Act of 28 March 2003.

minister właściwy
do spraw wewnętrznych/
the minister competent for interior
pieczęć/stamp

Warszawa, dn.

Podstawa prawna: art. 28d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Prosi się właściwe Władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych.

The competent Authorities are kindly required to assist the holder of this document in performing his / her duties.

Art. 28g. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznicy kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania wszelkich dostępnych informacji.

2. Prezes UTK zgłasza Komisji wypadki i incydenty, o których mowa w art. 28e ust. 2, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tym przepisie oraz przekazuje jej wszelkie dostępne informacje.

3. Zgłoszenia, o których mowa w ust. 1 i 2 są niezwłocznie uaktualniane lub uzupełniane, w przypadku uzyskania dodatkowych informacji przez zgłaszającego.”;

Natychmiastowe zgłaszanie zdarzeń kolejowych

Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych. Dla zrealizowania postanowień art. 28g ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym uruchomiono telefon dyżurny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych czynny całą dobę: **+48 510 126 711**.

Stany alarmowe i zdarzenia, poważne wypadki, wypadki i incydenty należy zgłaszać SMS-em podając:

- datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia;
- konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia;
- podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia;
- imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
- imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.

W przypadku poważnego wypadku należy dodatkowo telefonicznie na numer **+48 510 126 711** powiadomić dyżurującego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Badanie zdarzeń wyłącznie w transporcie kolejowym (bez metra, tramwajów, kolei linowych, linie kolejowe o szerokości mniejszym niż 300mm, infrastruktury nieczynnej)

Zdarzenia na liniach kolejowych (bez kolei wewnątrzzakładowych) Zdarzenia na bocznicach kolejowych

Zdarzenia na liniach wyodrębnionych

Zdarzenia na terenie zarządców i przewoźników wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz eksploatujących systemy wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych

„Ustawa z dnia 30 marca 2021r o zmianie ustawy o transporcie kolejowym”

Dz. U. 2021.780)

§ 16

1. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, **przewodniczący komisji kolejowej** niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.
2. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi **komisja kolejowa.**

- **Art. 28f.**
- 1. Zakres postępowania i procedury ustala Komisja w zależności od wniosków, jakie zamierza uzyskać z poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów art. 28h, 28j i 28k.
- 2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Postępowania te nie mogą uniemożliwiać lub opóźniać badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadzonego przez Komisję.

Cel Komisji to ustalenie między innymi :

- ☐ Okoliczności zdarzenia
- ☐ Czynników przyczynowych zdarzenia
- ☐ Opracowanie wniosków zapobiegawczych i zaleceń dot. poprawy bezpieczeństwa



Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od postępowania sądowego i nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności.

Czynniki przyczynowe:

(oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan bądź ich kombinację, które w przypadku skorygowania, wyeliminowania lub uniknięcia najprawdopodobniej zapobiegłyby zdarzeniu

Czynniki przyczyniające się: *(oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan, które mają wpływ na wystąpienie zdarzenia poprzez zwiększenie jego prawdopodobieństwa, przyspieszenie skutków w czasie lub zwiększenie dotkliwości konsekwencji, lecz których eliminacja nie zapobiegłaby zdarzeniu)*

Czynniki systemowe

Podstawowe definicje zdarzeń

- **Poważny wypadek (kategoria A)** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami (ciężko ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności ciała lub rozstroju zdrowia i w wyniku tego przebywająca w szpitalu dłużej niż 24 h), lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,
- **Wypadek (kat. B)** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- **Incydent (kat. C)** - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Art. 28 e ustawy o transporcie kolejowym

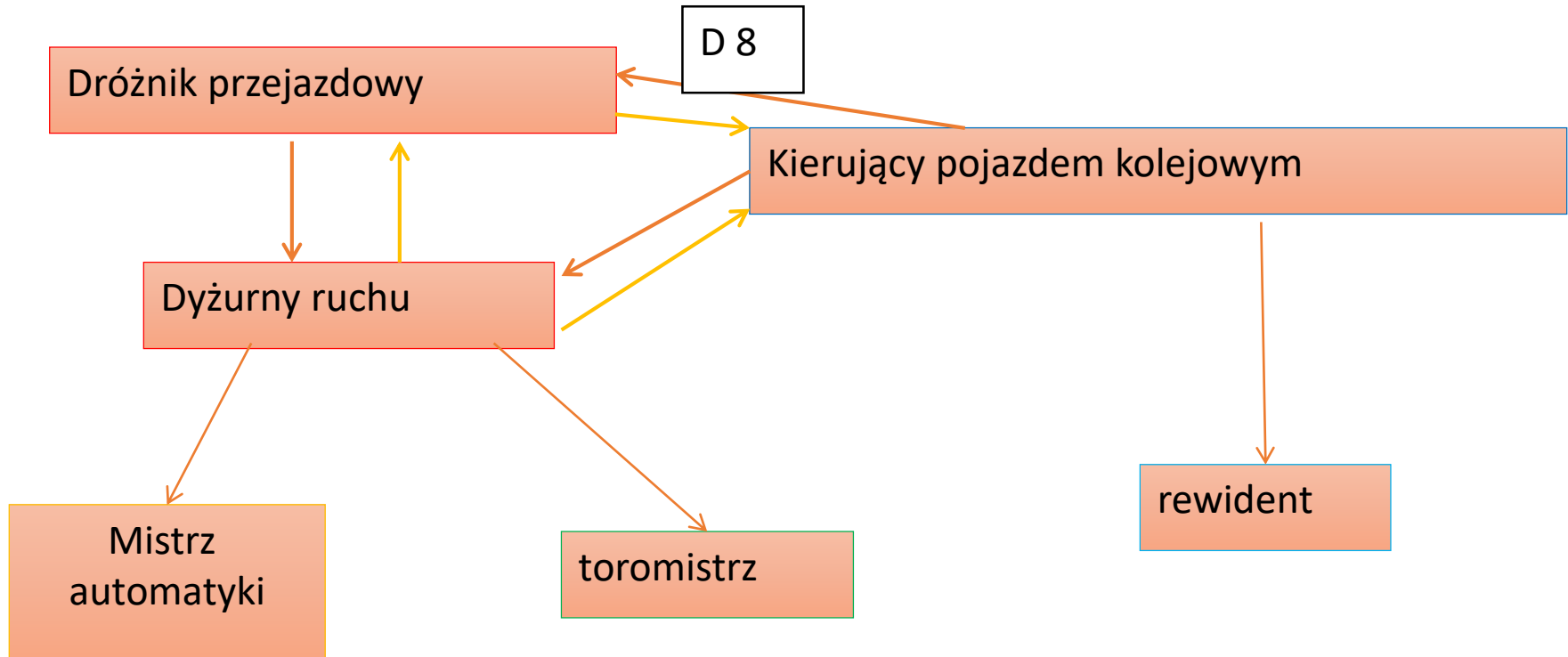
1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym **poważnym wypadku**.
2. Komisja **może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu**, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.
- 2a. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu, innego niż określony w ust. 2, o ile zaistniały okoliczności uzasadniające podjęcie takiego postępowania,
3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2 i 2a, podejmuje przewodniczący Komisji, biorąc pod uwagę:
 - 1) wagę wypadku lub incydentu;
 - 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
 - 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
 - 4) **wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.**

Art. 28 e ustawy o transporcie kolejowym

3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w **ust. 2**, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu **2 miesięcy** od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.

4. W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

zależność stanowisk w organizacji ruchu kolejowego



Stan zatrudnienia i ergonomia stanowisk pracy

zdarzenia

➤ **Tablety a bezpieczeństwo**

- Rozmowy z użyciem telefonów komórkowych,
- Pominięcie wyznaczonego miejsca bez zezwolenia
- Sygnał – światło białe, a światło matowobiałe,
- Zbiegnięcie pojazdu kolejowego,
- Zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, wagonu,
- Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy,
- Starcie w ukresie pojazdów kolejowych,
- Niewłaściwe załadowanie, lub rozładowanie,
- Nieprawidłowe zabezpieczenie ładunku lub jego rozmieszczenie
- Niewłaściwie przygotowana droga przebiegu,
- Zły stan techniczny torów i rozjazdów,
- Nie zapewnione bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych (Ir 1 § 84. ust.21)
- Udział w komisji kolejowej przedstawicieli uczestników zdarzenia

- **Art. 22d.**
- 1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz, dróżnik przejazdowy oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 i 2, są obowiązani:
 - 1) posiadać wymagane wykształcenie,
 - 2) spełniać wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne,
 - 3) posiadać wymagane przygotowanie zawodowe,
 - 4) zdać egzamin kwalifikacyjny
- – określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 pkt 1.
- **2. Pracownicy, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do posiadania i okazywania właściwemu uprawnionemu organowi dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w ust. 1.**

Artykuł 21.

Status dochodzenia.

1. Państwa członkowskie określają, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, taki status prawny dochodzenia, który umożliwia osobom prowadzącym dochodzenie wykonywanie zadań w sposób najbardziej efektywny i w najkrótszym czasie.
2. Zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym państwa członkowskie zapewniają pełną współpracę ze strony organów odpowiedzialnych za postępowanie sądowe oraz gwarantują, że osoby prowadzące dochodzenie uzyskają możliwie najszybciej dostęp do informacji i dowodów mających znaczenie dla dochodzenia.

W szczególności zapewnia się im:

- a) bezzwłoczny dostęp do miejsca wypadku lub incydentu, jak też do uczestniczącego w nim taboru kolejowego, odpowiedniej infrastruktury oraz urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji;
- b) prawo do natychmiastowego spisania dowodów i nadzorowanego usunięcia wraków pojazdów, instalacji infrastruktury lub składników w celu ich badania lub analizy;
- c) nieograniczony dostęp do zawartości rejestratorów pokładowych i sprzętu do zapisu wiadomości słownych i operacji systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz możliwość ich wykorzystania;

- d) dostęp do wyników badań ciał ofiar;
- e) dostęp do wyników przesłuchań personelu pociągu i innego personelu kolejowego zaangażowanego w wypadek lub incydent;
- f) możliwość przesłuchania zaangażowanego w wypadek lub incydent personelu kolejowego i innych świadków; oraz
- g) dostęp do każdej właściwej informacji lub zapisów przechowywanych przez zarządcę infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

3. Agencja współpracuje z organem dochodzeniowym, gdy dochodzenie dotyczy pojazdów dopuszczonych przez Agencję lub przedsiębiorstw kolejowych, którym Agencja wydała certyfikat. Jak najszybciej przedkłada ona organowi dochodzeniowemu wszystkie wymagane informacje lub zapisy i na jego wniosek przedstawia wyjaśnienia.
4. Dochodzenie jest prowadzone niezależnie od postępowania sądowego.

Współpraca międzynarodowa a Agencja Kolejowa Unii Europejskiej

**Art. 28i. [Możliwość zwrócenia się o przeprowadzenie
ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen
do innych podmiotów]**

**Art. 28j. [Szczególne sytuacje, w których miało miejsce
zdarzenie]**

Art. 28ja. [Współpraca międzynarodowa]

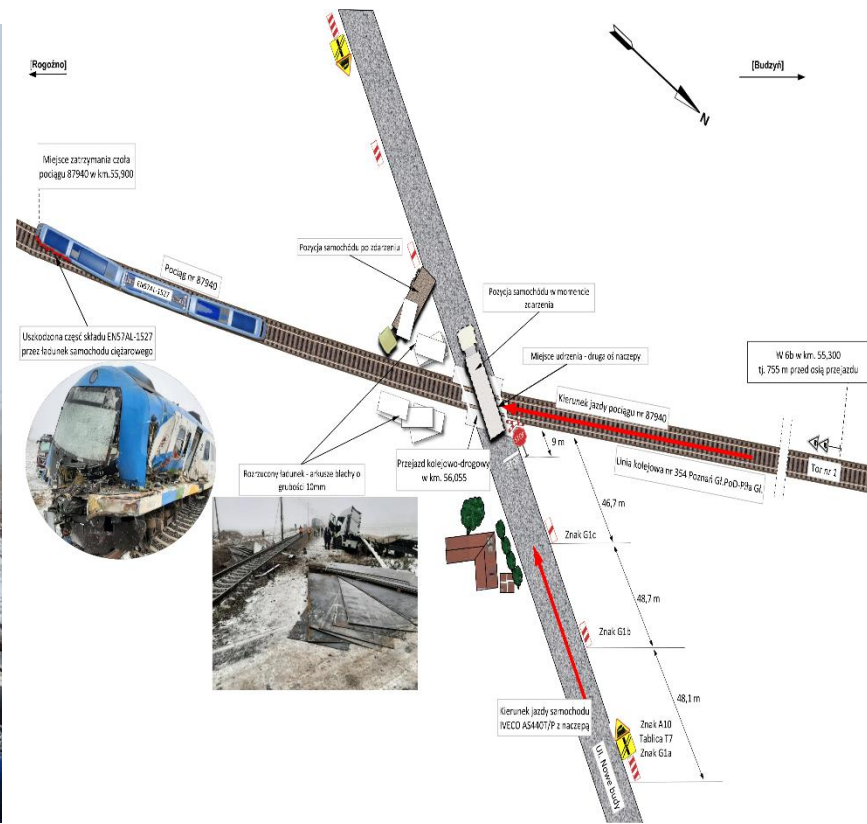
Art. 28jb. [Uczestnictwo w programie wzajemnych ocen]

Postępowania PKBWK w toku - Gdynia (05.10.2023) – km 21,522 l.k. 202



- ❑ Czołowe zderzenie składu manewrowego – szynobusu POLREGIO – SA-138, który pominął tarczę manewrową wskazującą sygnał „jazda manewrowa zabroniona” i wjechał w drogę przebiegu pociągu osobowego relacji Malbork – Gdynia Chylonia przewoźnika POLREGIO, wyjeżdżającego z toru czwartego stacji Gdynia Gł.
- ❑ Skutki: zniszczenie pierwszego członu pojazdu kolejowego EN57, maszynista i kierownik pociągu POLREGIO- ciężko ranni, maszynista szynobusu lekko ranny,
- ❑ Okoliczności: SPAD, zmęczenie maszynisty szynobusu (12h pracy, w tym dozоровanie taboru), brak widoczności spowodowana lokalizacją nastawni Gdynia Gł., presja czasowa maszynisty szynobusu,

A high-speed train, likely a TGV, is shown derailed and heavily damaged on a snowy day. The front of the train is crushed, and debris is scattered on the tracks. The train has blue and white livery with a red cross emblem on the side.



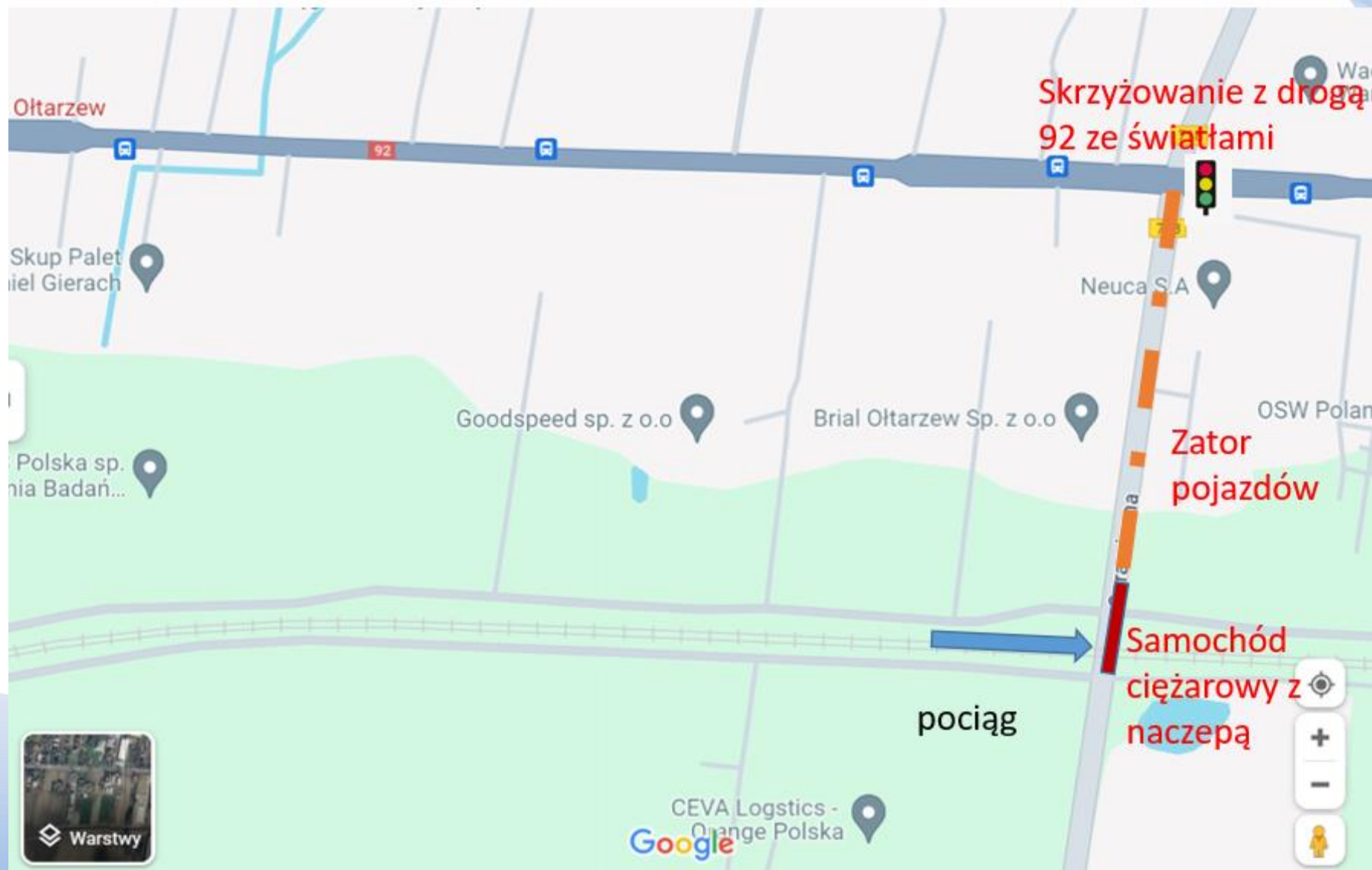
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

Postępowania PKBWK w toku - Ołtarzew (1.07.2024) km 17,211 l.k. 3

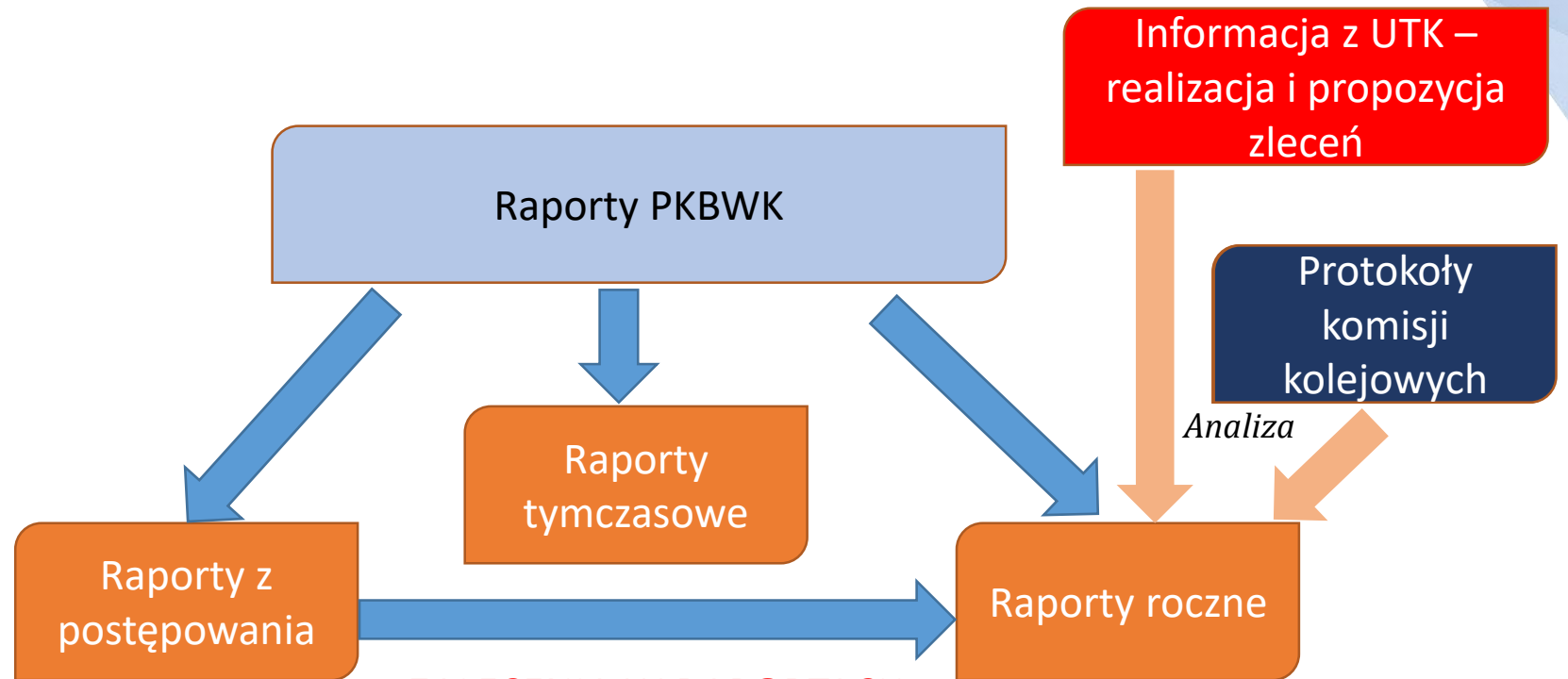


- ❑ Wypadek na przejeździe kolejowym kat. B - najechanie przez pociąg osobowy relacji Sochaczew – Warszawa Wschodnia przewoźnika Koleje Mazowieckie Sp. z o. o. na stojący ciągnik siodłowy z naczepą,
- ❑ Skutki: śmierć maszynisty pociągu osobowego KM nr ROJ 91448, zniszczenie kabiny i uszkodzenie pozostałej części pojazdu kolejowego ER75-001,
- ❑ Wstępne ustalenia: zator na drodze wojewódzkiej, brak budowy wiaduktu od 2018 r.

Postępowania PKBWK w toku - Ołtarzew (1.07.2024) km 17,211 l.k. 3



Publikacje PKBWK



ZALECENIA W RAPORTACH I/LUB W TRAKCIE POSTĘPOWANIA

12 miesięcy od dnia zdarzenia zalecenia możliwe w trakcie trwania danego postępowania.

Jeżeli nie jest możliwe ogłoszenie raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy

do dnia 30 września za poprzedni rok zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami

Artykuł 24.

Sprawozdania.

1. Dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w art. 20, jest przedmiotem sprawozdań, w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników dochodzenia. Sprawozdania odnoszą się do celów badania, o których mowa w art. 20 ust. 1, i zawierają, jeżeli to właściwe, zalecenia w zakresie bezpieczeństwa.
2. Organ dochodzeniowy publikuje swoje sprawozdanie końcowe możliwie szybko, zwykle nie później niż 12 miesięcy od daty zdarzenia. Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości sprawozdania końcowego w terminie 12 miesięcy, organ dochodzeniowy wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku, informując o postępach w badaniu i o wszelkich kwestiach dotyczących bezpieczeństwa. Sprawozdanie, łącznie z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa, zostaje przedłożone właściwym stronom wymienionym w art. 23 ust. 3 oraz zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich. Uwzględniając doświadczenia zgromadzone przez organy dochodzeniowe, Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, strukturę sprawozdań, której należy się trzymać jak najściślej w odniesieniu do sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów. Struktura sprawozdań obejmuje następujące elementy:



Raport z postępowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dodany art. 28l ust.1a

W przypadku konieczności niezwłocznego podjęcia działań w celu poprawy bezpieczeństwa przewodniczący Komisji może wydać zalecenia w tym celu w trakcie trwania danego postępowania.



Uprawnienia podmiotów zainteresowanych art. 28k ust.2

O prowadzonym postępowaniu i jego postępach Komisja informuje właściwego zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiarom śmiertelnym, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów.



Raport z postępowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych art. 28l ust.7 i 8

Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1 i 6, w sposób określony w regulaminie działania Komisji.

Zalecenia, o których mowa w ust. 1, 1a i 6, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Zalecenia z Raportu Roczного PKBWK za 2023 r.

1. Minister Infrastruktury wprowadzi zmianę w przepisach krajowych (§ 21 rozporządzenia sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji) przywracającą dwuosobową obsadę trakcyjną dla pociągów jadących z prędkością powyżej 130 km/h w przypadku jeśli linia kolejowa lub pojazd kolejowy nie jest wyposażony w urządzenia ETCS.

Obowiązująca zmiana, wprowadzona w życie w § 21 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w praktyce stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przykłady zaistniałych zdarzeń stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego przedstawiono i omówiono na spotkaniu Zespołu Monitorowania Bezpieczeństwa w Urzędzie Transportu Kolejowego w dniu 29 sierpnia 2024 r. (Psary, Trzebinia, Solec i inne)

Zalecenia z Raportu Roczного PKBWK za 2023 r.

2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona analizy zdarzeń zatrzymania się pojazdu między rogatkami, zaistniałych w 2023 r. na przejazdach kolejowych kategorii B. W przypadku, jeśli liczba zdarzeń na danym przejeździe kolejowym przekracza 5 na rok, należy **podjąć działania mające na celu ograniczenie ryzyka zaistnienia zdarzeń**, a w szczególności:

- a) szczegółowo przeanalizuje przyczyny pozostawiania pojazdów w strefie przejazdu podczas przejazdu pociągu,
- b) wspólnie z zarządcami dróg (oraz innymi zainteresowanymi podmiotami) wypracuje środki ograniczenia ryzyka zdarzeń, dla skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w jednym poziomie poprzez zmianę organizacji ruchu drogowego, wprowadzenie dodatkowych obostrzeń ruchu pojazdów drogowych, ograniczenie prędkości dla pociągów,
- c) eliminację rogatek zjazdowych – zgodnie z zaleceniem PKBWK zawartym w Raporcie Rocznym za rok 2018,
- d) wprowadzenia zasady włączania i wyłączania latarek na drogach rogatkowych, będących w stanie otwartym (pionowym) równocześnie z nadawanym sygnałem zakazu na sygnalizatorach drogowych.

Zalecenia z Raportu Rocznego PKBWK za 2023 r.

Powyższe zalecenie wynika, z konieczności zmniejszenia liczby zdarzeń kategorii C64. Utrzymująca się tendencja wzrostowa powtarzających się incydentów na przejazdach kategorii B, stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w konsekwencji może powodować wzrost liczby wypadków na tych przejazdach. Wyeliminowanie rogatek zjazdowych dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami, było ujęte w Zaleceniu Nr 2 wydanym w 2019 r. przez PKBWK, a opublikowanym w Raporcie Rocznym za rok 2018. Zalecenie odnośnie włączania i wyłączania latarek na drogach rogatkowych umożliwi kierującym pojazdami drogowymi szczególne zwrócenie uwagi, że realizuje wjazd na przejazd mimo zakazu już nadawanego na sygnalizatorze drogowym §98 ust. 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (z późn. zm.)

Przyczyny poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych

- Zdarzenia (incydenty) spowodowane wjechaniem pojazdów drogowych w strefę przejazdu kolejowo-drogowego kat B
- W roku 2019 zanotowano zdarzeń kat C 64 - 255 przypadków
- kat C 66 – 82 przypadków
- W roku 2020 zanotowano zdarzeń kat C 64 - 356 przypadków
- kat C 66 – 89 przypadków
- W roku 2021 kat C 64 + kat C 66 – 520 przypadków
- w roku 2022 zanotowano 604 incydenty
- W roku 2023 zanotowano 720 w tym 638 kat C64
- obecnie zanotowano C64 - 646 przypadków, a C66 -40 przyp.

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i
Administracji w sprawie
znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r.
(D z.U. Nr 170, poz. 1393 z późniejszymi zmianami)

- § 98. [Sygnały świetlne]

.

- 5. Sygnał czerwony migający lub dwa na przemian migające sygnały czerwone **oznaczają zakaz wjazdu za sygnalizator** lub inne urządzenie nadające te sygnały.

Znak A-10 "przejazd kolejowy bez zapór" (rys. 2.2.11.1) stosuje się przed przejazdami kolejowymi bez zapór lub półzapór - wyposażonymi w samoczynną sygnalizację świetlną (kategoria C) lub niewyposażonymi w żadne z wymienionych urządzeń (kategoria D). Zasady oznakowania przejazdów kolejowych znakiem A-10 są analogiczne jak znakiem A-9, które określono w punkcie 2.2.10.





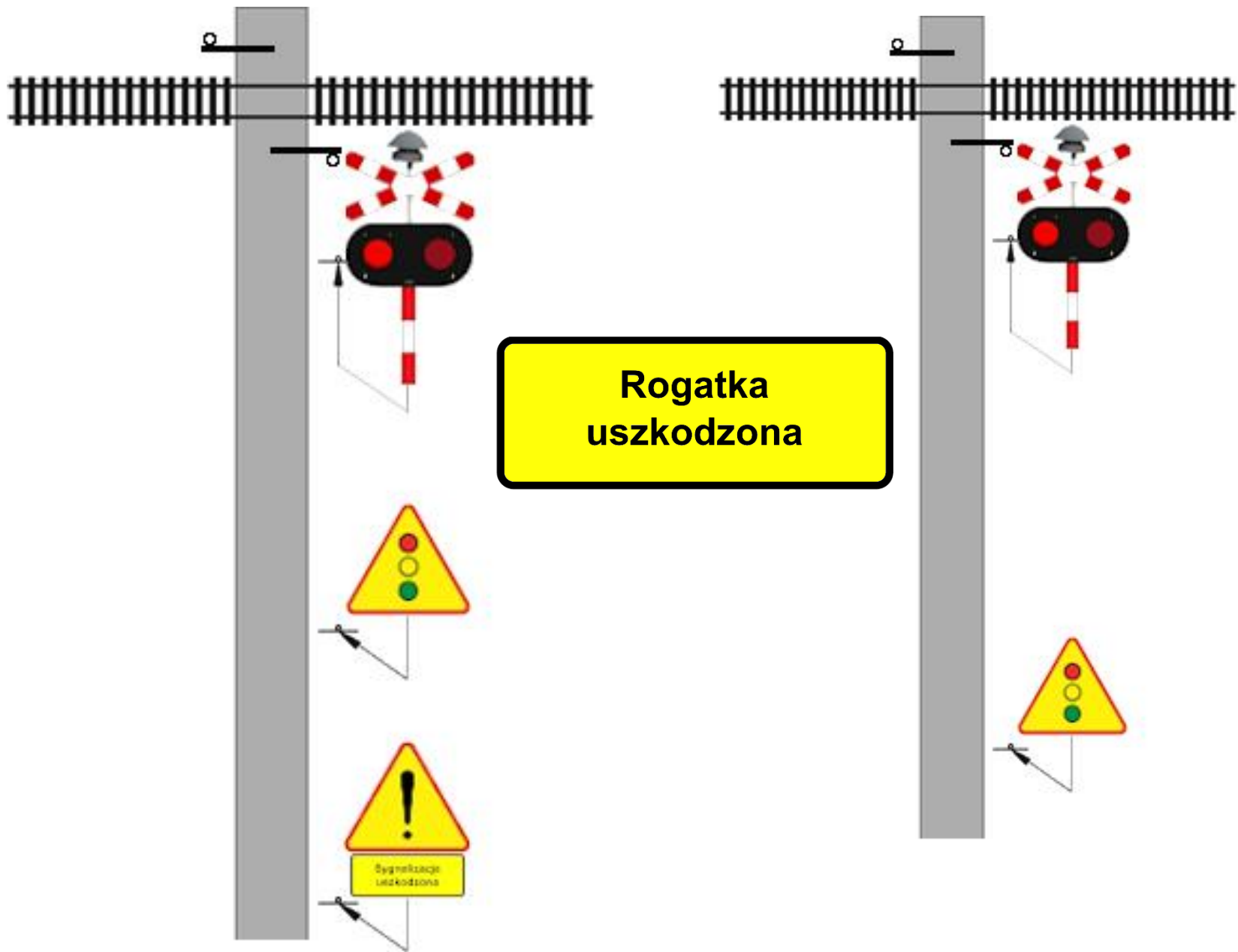
Przejazdy kat. A, kat B



Przejazd z dwoma półrogatkami i sygnalizacją przejazdową

Znak A-9 "przejazd kolejowy z zaporami" (rys. 2.2.10.1) stosuje się przed przejazdem kolejowym z zaporami zamykającymi całą szerokość jezdni (kategoria A) lub półzaporami zamykającymi wjazd na przejazd (kategoria B).

Przejazd z czterema półrogatkami i sygnalizacją przejazdową

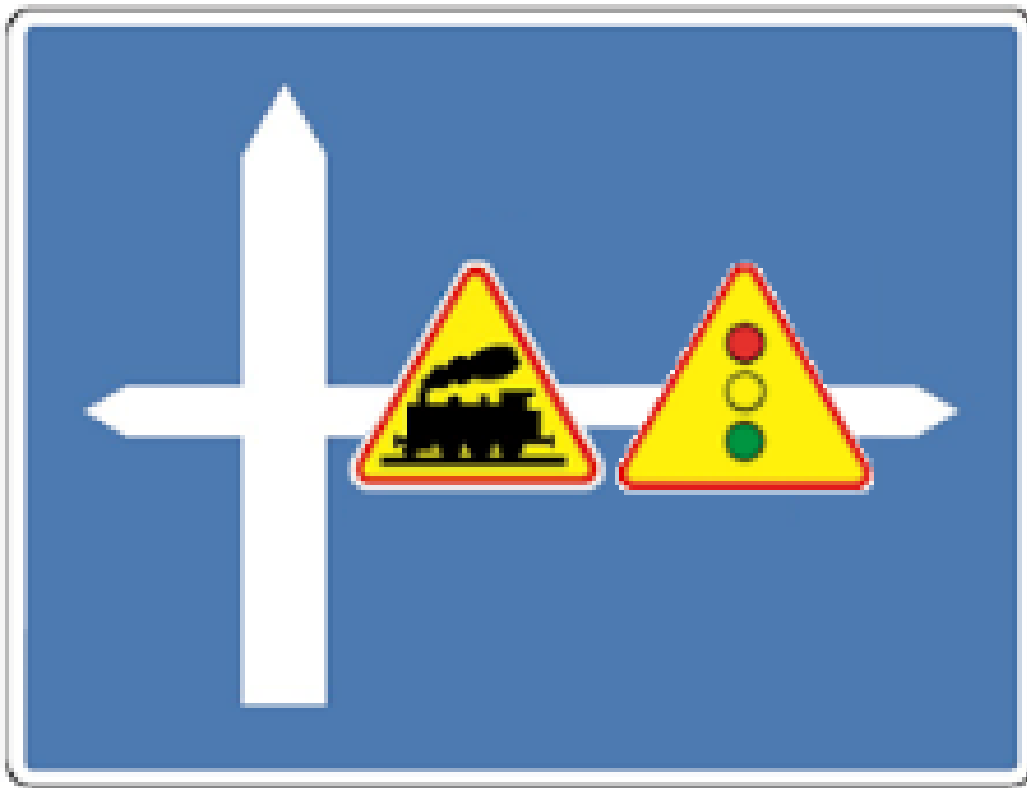


Przejazd kat B z urządzeniami rogatkowymi zamykającymi całą szerokość jezdni

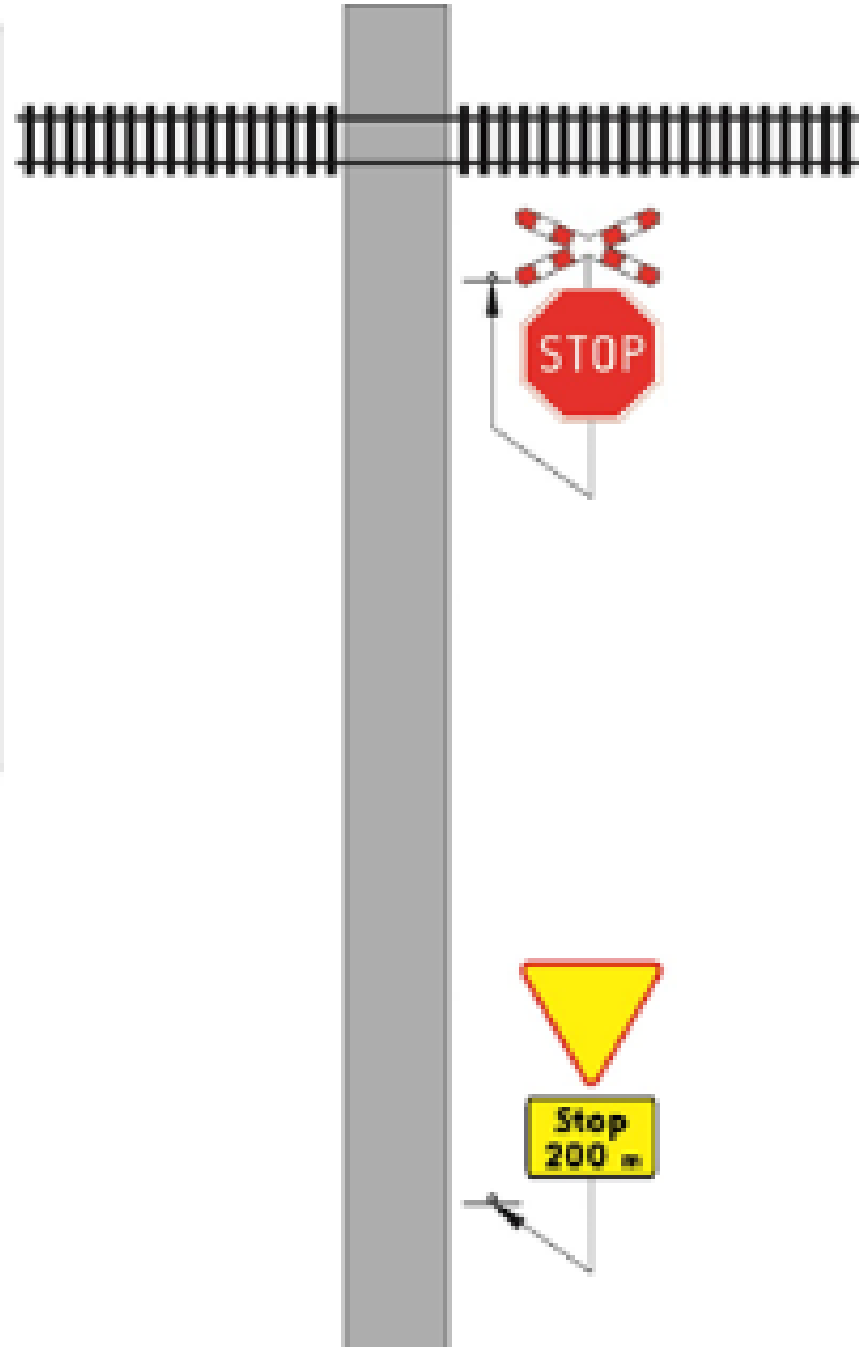


Oby nigdy
więcej





**Rogatka
uszkodzona**



Zalecenia z Raportu Rocznego PKBWK za 2023 r.

3. Przewoźnicy kolejowi, u których w 2023 r. zaistniały zdarzenia kolejowe kategorii B04 i C44, w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych podejmą działania zapobiegawcze występowaniu SPAD (Signal Passed At Danger – minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie), w tym ujmą w tematyce szkoleń okresowych dla maszynistów sposoby radzenia sobie min. ze stresem, obciążeniem psychicznym, brakiem koncentracji czy zmęczeniem, jako czynnikami mającymi podstawowy wpływ na zaistnienie tej kategorii zdarzeń.

Utrzymująca się duża liczba zaistniałych zdarzeń kategorii (B04 + C44) obliguje przewoźników kolejowych do analizy przyczyn i okoliczności powstawania wypadków i incydentów w tych kategoriach. Należy nadmienić, że w 2023 r. nastąpił prawie 9% wzrost liczby zaistniałych zdarzeń w porównaniu do roku 2022. Niezbędne jest więc podjęcie skoordynowanych działań prowadzących do ograniczenia ich liczby i negatywnego wpływu na funkcjonowanie systemu kolei.

4. Przewoźnicy kolejowi ujmą w programach szkoleń okresowych dla maszynistów, w tym szkoleń na symulatorach zasady postępowania w sytuacjach nieuniknionego zderzenia z innym pojazdem kolejowym i/lub drogowym, w tym w szczególności reakcję pracowników drużyn trakcyjnych oraz konieczność natychmiastowego opuszczenia kabiny pojazdu trakcyjnego przez nich (w bezpieczniejsze miejsce).

Nieuniknione wypadki, polegające na najechaniu pojazdu trakcyjnego na inny pojazd kolejowy, pojazd drogowy lub inną przeszkodę, wymagają szybkich, zdecydowanych reakcji maszynisty i określonych zachowań. Powyższe powinno być przedmiotem szkoleń na szkoleniach okresowych (przypominających), a w szczególności sprawdzenia reakcji na symulatorach. Sposób postępowania maszynisty w krytycznych sytuacjach może okazać się niezbędnym ratunkiem przed zagrożeniem utraty życia lub decydującym o stanie jego zdrowia.

5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A opracuje wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe o dużym natężeniu ruchu, uwzględniając w szczególności: prędkość na danej linii, iloczyn ruchu oraz pozostałe warunki związane z lokalizacją przejazdu.

Zwiększająca się liczba pojazdów drogowych przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe, powinna być systematycznie monitorowana z uwzględnieniem zaistniałych zdarzeń i istniejących zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wnioski wynikające z obserwacji i audytów powinny być uwzględniane w opracowaniu inwestycji w szczególności podczas planowanych modernizacji linii kolejowych. Brak w przepisach krajowych art. maksymalnego iloczynu ruchu dla przejazdu kategorii B nie zwalnia zarządcy infrastruktury z podejmowania działań eliminujących zagrożenia.

6. PKP PLK S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury, podejmą działania w zakresie wykrywania przeszkód w obrębie przejazdu kolejowego i na przejeździe kolejowym przez inteligentne systemy detekcji umożliwiające: powiadamianie zainteresowanych pracowników zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego o zagrożeniu w przypadku wykrycia przeszkód, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego, rejestrowanie zachowań kierowców i przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Zalecenie to wynika z konieczności podjęcia skutecznych systemowych działań w celu zmniejszenia liczby zdarzeń (incydentów i wypadków) na przejazdach kolejowych. Systemowe działania, skierowane zarówno do pracowników Spółki jak i do podmiotów zewnętrznych, pozwolą na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

7. Minister Infrastruktury określi, w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe oraz maksymalną granicę iloczynu ruchu dla przejazdów kolejowych kategorii B wymuszającą budowę skrzyżowania wielopoziomowego (obecnie >150 000).

Aktualnie brak w przepisach krajowych maksymalnego iloczynu ruchu dla przejazdów kolejowych kategorii B. gdyż możliwe jest bez ograniczeń zwiększanie natężenia ruchu na tych przejazdach

8. PKP PLK S.A i pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej przed przystąpieniem do modernizacji lub rewitalizacji linii kolejowych w porozumieniu z właściwymi zarządcami dróg oraz odpowiednimi organami samorządu terytorialnego podejmą działania polegające **na analizie ciągów komunikacyjnych (dróg) tak, aby zostały one skierowane w jeden przejazd kolejowo-drogowy, zachowując odległość trzech kilometrów pomiędzy przejazdami.**

Działania te przyczynią się do zmniejszania liczby przejazdów kolejowo-drogowych, a co za tym idzie zmniejszenia liczby urządzeń sterowania ruchem na przejazdach, między innymi tarcz ostrzegawczych przejazdowych (TOP).



Roczny raport z prac Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w roku poprzednim art. 28l ust.6

Zawiera wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa
działań i ich sposób realizacji wg uzyskanych
informacji – sprawozdań
złożonych przez Prezesa UTK (30 kwietnia) i podmioty których
dotyczą zalecenia (1 kwiecień).

Art. 28I

9. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty o których mowa w ust 8b

9a. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, określają planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania.

9b. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie. Dziennik Ustaw – 86 – Poz. 1043

9c. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK i podmioty, o których mowa w ust. 8b, w razie potrzeby z udziałem Komisji, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.



Art. 28l

9d. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, o którym mowa w ust. 9a, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, oraz rozwiązania, o których mowa w ust. 9a. Prezes UTK wskazuje w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.^{)}*

10. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia, Komisji oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji informację o realizacji zaleceń przekazanych przez Komisję oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji w terminie do dnia 30 kwietnia informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Strona internetowa PKBWK (na stronie mswia.gov.pl)

The screenshot shows the website of the Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) on the gov.pl portal. The browser address bar shows the URL: <https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>. The page header includes the gov.pl logo, the text 'Serwis Rzeczypospolitej Polskiej', a search bar with the text 'Szukaj usługi, informacji', a 'SZUKAJ' button, a 'Zaloguj' button, and the European Union flag with the text 'Unia Europejska'. The main navigation bar includes links to 'Strona główna', 'Rada Ministrów', 'Kancelaria Premiera', and 'Ministerstwa'. The 'Ministerstwa' section is expanded, showing links to 'Urzędy, instytucje i placówki RP', 'Usługi dla obywatela', 'Usługi dla przedsiębiorcy', 'Usługi dla urzędnika', 'Usługi dla rolnika', 'Profil zaufany', 'Baza wiedzy', 'Serwis Służby Cywilnej', and 'Сайт для громадян України -Serwis dla obywateli Ukrainy'. The main content area features the logo of the 'Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji' and a list of links: 'Informacja dla uchodźców z Ukrainy', 'Nowe wozy dla OSP w 2023 roku', 'Programy i projekty', 'E-dowód', 'Administracja publiczna', 'Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności', 'Fundusz Kościelny', 'Relacje państwa z Kościołami', 'Fundusz sołecki', 'Komisarze wyborczy', and 'Kwalifikacja wojskowa'. The right sidebar contains links to 'O ministerstwie', 'Co robimy', 'Aktualności', 'Załatw sprawę', 'Kontakt', and 'PL'. The main heading is 'Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych'. Below the heading are links to 'Skład Komisji' and 'Raporty'. A prominent blue box contains the following information: **BARDZO WAŻNA INFORMACJA**
Informujemy, iż od dnia **10 lipca 2023 r.** ulega zmianie adres siedziby i korespondencyjny Komisji.
Korespondencję prosimy kierować na adres:
al. Jana Chrystiana Szucha 2/4
00 - 582 Warszawa
Korespondencja kierowana na dotychczasowe adresy:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00 - 928 Warszawa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK)

al. Jana Chrystiana Szucha 2/4

00 - 582 Warszawa

e-mail: rafal.lesniowski@mswia.gov.pl oraz pkbwk@mswia.gov.pl

Sekretariat: +48 47 72 28 416

Strona internetowa:

<https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>



Dziękuję za uwagę!

*„Wypadek to dziwna rzecz. Nigdy go nie ma, dopóki się nie wydarzy.”
Alan Alexander Milne, „Kubuś Puchatek”*

„Jedynie dwie rzeczy są ewentualnie nieskończone – Wszechświat i ludzka głupota, z tym, że co do Wszechświata nie mam pewności” Albert Einstein