



MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI



mgr inż. Tadeusz Ryś
Przewodniczący
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

mgr Karol Trzoński
Pełnomocnik Zarządu
Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji
w Katowice

Zakopane 23-25.04.2025 r.
INFRASZYN 2025

Budzyń

Poważny wypadek kolejowy
zaistniały 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58
na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń,
w torze nr 1, km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny
POD – Piła Główna,
przejazd kolejowo-drogowy kategorii D
obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii
Kolejowych w Poznaniu

RAPORT Nr PKBWK 01/2025

Budzyń

Czynnik przyczynowy:

Wjazd samochodu ciężarowego na przejazd kolejowy bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociąg.

Czynniki przyczyniające się:

- 1) Wjazd na przejazd kolejowy pojazdu drogowego bez zatrzymania do czego zobowiązuje znak B-20 „STOP”.
- 2) Ostry kąt skrzyżowania drogi z linią kolejową utrudniający kierującemu pojazdem drogowym obserwację czoła zbliżającego się pociągu.
- 3) Niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym w czasie zbliżania się, wjazdu i przejazdu przez przejazd kolejowy, z równoczesnym prowadzeniem przez niego rozmowy telefonicznej.

Budzyń

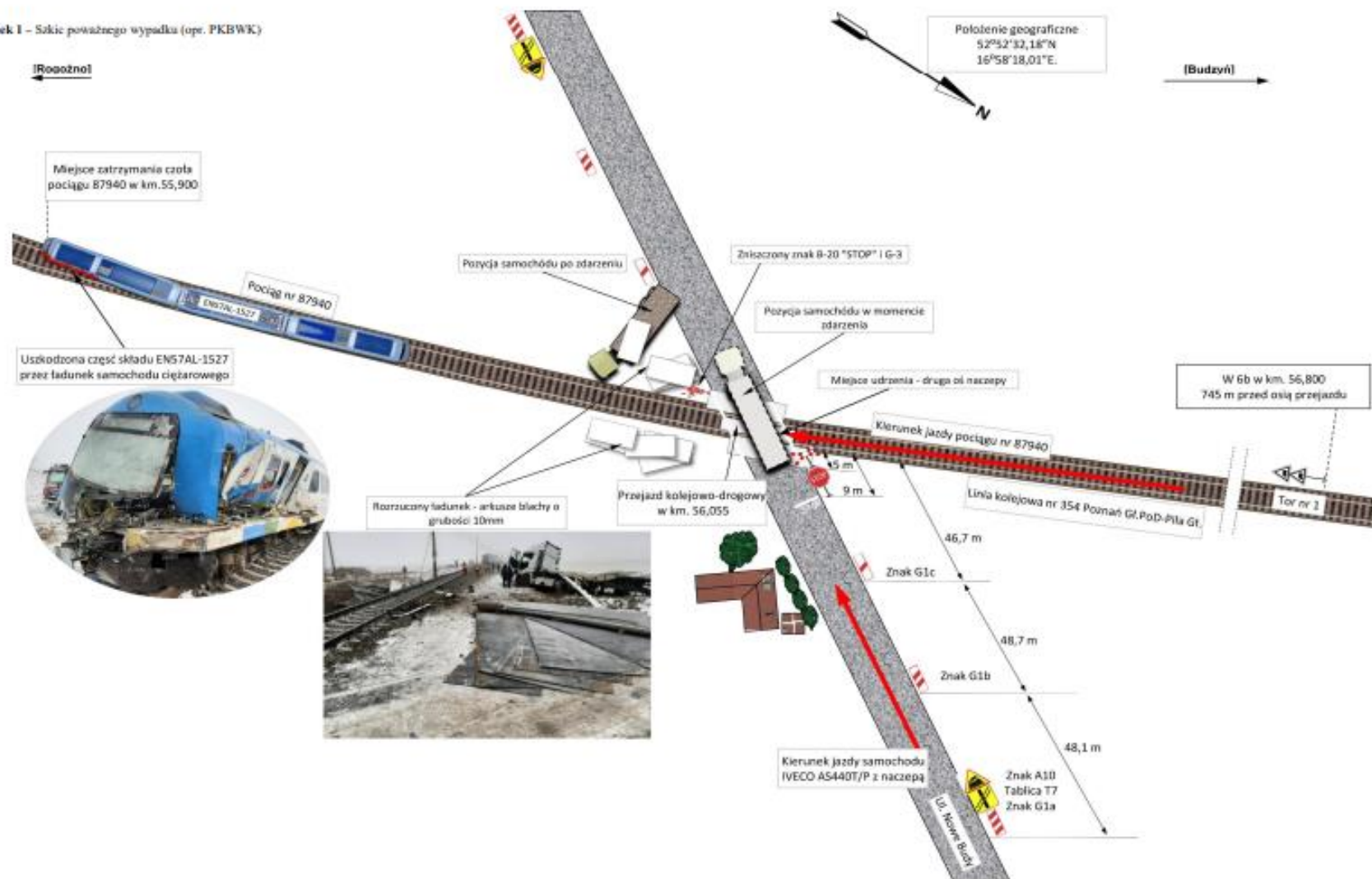
Czynnik przyczynowy:

Niewystarczający opis sposobu przeprowadzania pomiarów widoczności czoła pociągów zawarty w Punkcie 4, część B Załącznika nr 3, rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz.1744 z późn. zm.). Określenie tylko parametru wysokości punktu obserwacyjnego nie opisuje kompleksowo warunków, w jakich znajdują się użytkownicy drogi, w tym nie uwzględnia ograniczeń widoczności dla kierujących pojazdami drogowymi przez szyby przednie i boczne.





Rysunek 1 – Szkic poważnego wypadku (opr. PKBWK)



Budzyń



Ołtarzew

Poważny wypadek kolejowy
zaistniały 01 lipca 2024 r. o godz. 09:20 na szlaku Ożarów
Mazowiecki - Błonie,
w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211
linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice,
obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii
Kolejowych w Warszawie

Ołtarzew





Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia 20 października 2015 r.
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz
bocznik kolejowych z drogami i ich usytuowanie

- Załącznik nr 3 dział „B” pkt 15

W obrębie trójkątów widoczności nie stosuje się obiektów ograniczających widoczność, w szczególności obiektów budowlanych, drzew, krzewów i innych upraw wysokopiennych, reklam, **elementów ochrony akustycznej.**









Podziękowanie

- Szanowny Panie Tadeuszu,
w imieniu swoim oraz mieszkańców Płochocina
chciałbym Panu bardzo serdecznie podziękować
za zaangażowanie i pomoc w przywróceniu
bezpieczeństwa na płochocińskim torowisku
(zdjęcie w załączeniu). Pewnie w tym życiu nie
dowie się Pan ile istnień ludzkich Pan ocalił...
Bardzo Panu dziękuję i pozdrawiam serdecznie,
Michał Zatyka

Gdynia

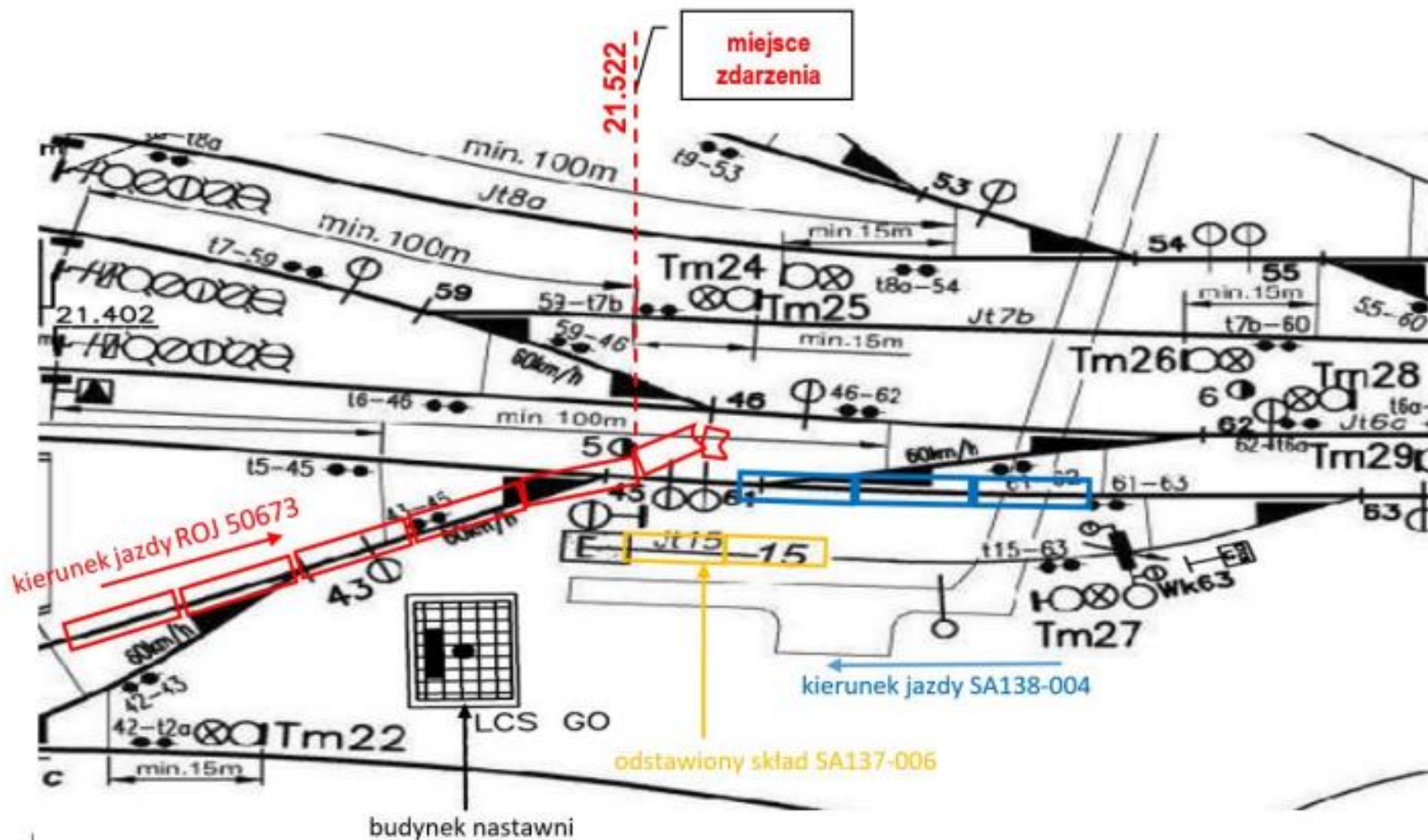
Wypadek kolejowy zaistniały w dniu 05.10.2023 r.
o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor 5 rozjazd 45, km 21,522
linii kolejowej
nr 202 Gdańsk Główny – Stargard
obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład
Linii Kolejowych w Gdyni

RAPORT Nr PKBWK 02/2025

Gdynia



Gdynia



Gdynia



Gdynia



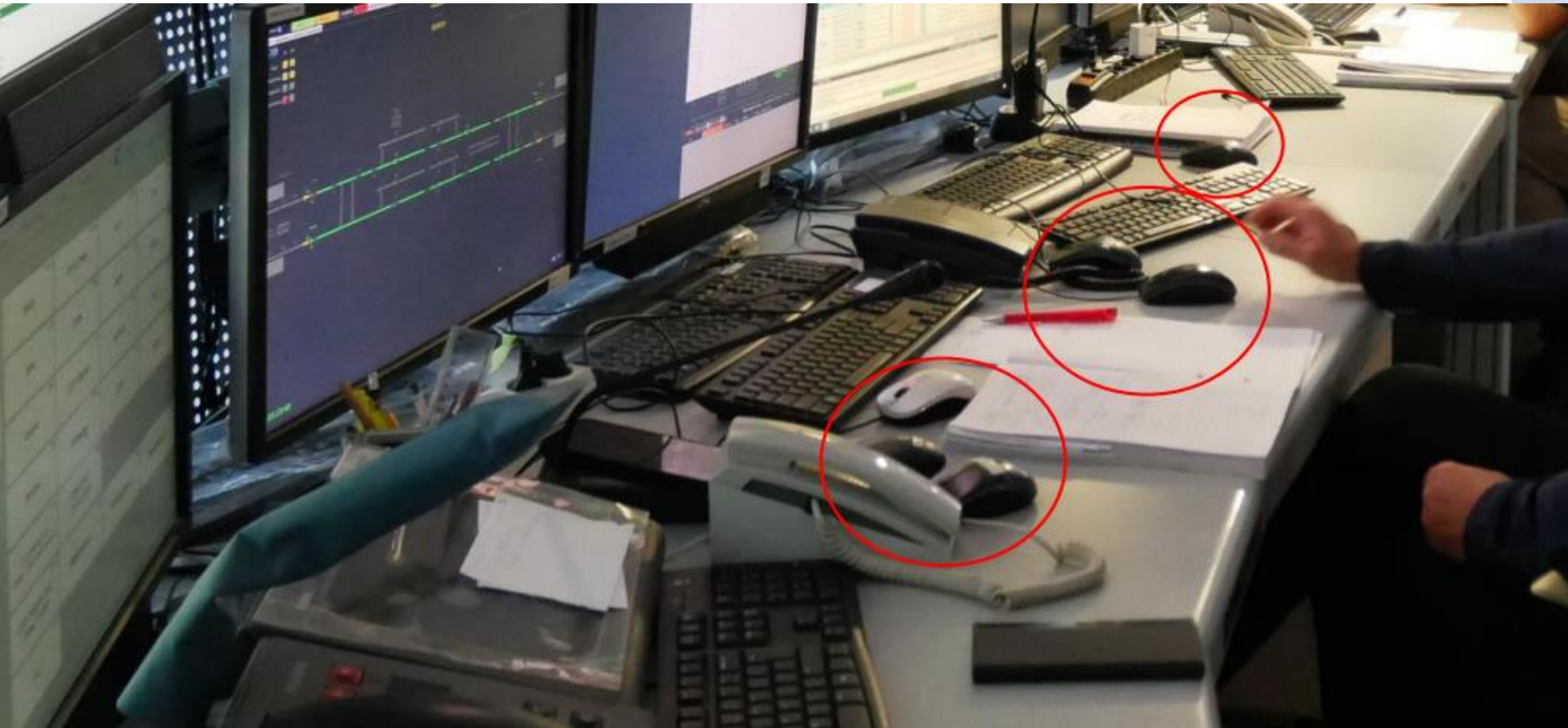
Gdynia



Gdynia



Gdynia



Czynnik przyczynowy:

Pominięcie tarczy manewrowej Tm30 nadającej sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona”, przez maszynistę realizującego jazdę manewrową autobusem szynowym SA138-004 przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A., co doprowadziło do wjazdu w drogę przebiegu pociągu osobowego ROJ 50673 przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A. i czołowego zderzenia z tym pociągiem.

Gdynia

Czynniki przyczyniające się:

- 1) Przekroczenie dozwolonej prędkości manewrowej przez maszynistę pojazdu kolejowego SA138-004.
- 2) Niedostateczna obserwacja drogi przebiegu manewrowego przez maszynistę pojazdu kolejowego SA138-004, co w konsekwencji doprowadziło do pominięcia tarczy manewrowej Tm30 nadającej sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” , oraz najechania na zwrotnicę rozjazdu nr 64 i jej rozprucia (ułożonej na wprost dla pociągu ROJ50673).
- 3) Brak reakcji maszynisty pojazdu kolejowego SA138-004 na rozprucie rozjazdu nr 64 i mimo to kontynuowanie jazdy.
- 4) Obciążenie maszynisty pojazdu kolejowego SA138-004 presją czasową związaną z nieplanowanym tankowaniem autobusu szynowego oraz koniecznością dotrzymania rozkładu jazdy dla pociągu ROS 90303, który miał być obsługiwany tym autobusem szynowym.
- 5) Ograniczona wzajemna widoczność czoła obu pojazdów kolejowych przez obsługujących je maszynistów.

Czynnik systemowy:

Czasochłonna procedura uruchomienia sygnału RADIO-STOP z poziomu pulpitu zdalnego sterowania Systemu Zdalnego Sterowania Radiołącznością stacji Gdynia Główna przez dyżurnych ruchu, uniemożliwiająca szybkie zatrzymanie pojazdów kolejowych w warunkach zagrożenia ruchu kolejowego.

*Impossibilium nulla
obligato est*

*Nikt nie jest
zobowiązany do rzeczy
niemożliwych*

Dziękuję za uwagę!

