

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

sporządzony dnia 13.06.2024 w Gdańsku w związku z wypadkiem/incydem¹⁾ kategorii C48 zaistniałym w dniu . 29.04.2024 o godz. 13:47 na szlaku podg. Kiełpiniek – podg Firoga w torze nr 2 km 9,744 linii nr 248 (zarządzaną przez Pomorską Kolej Metropolitalną S. A. – PKM S. A.) przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.		Przewodniczący Komisji	PKM S. A.	Przewodniczący Komisji Kolejowej PKM S. A.
2.		Członek	POLREGIO S. A. Pomorski Zakład w Gdyni	Instruktor
3.		Członek	POLREGIO S. A. Pomorski Zakład w Gdyni	Instruktor Maszynista

Przewodniczący komisji kolejowej powołany pismem nr PKM/ER/SFO/403/08/24 z 30.04.2024r.

Zmian w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania nie było

I. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

1. Opis

1.1. Pojazdy kolejowe:

- 1.1.1. Skan książki pokładowej pojazdu z napędem SA138-001 – fragmenty mające związek ze zdarzeniem,
- 1.1.2. Orzeczenie techniczne z dnia 14.05.2024r. Daty ostatnich czynności przeglądowych SA138-001 (P1, P2, P3) – karta informacyjna,
- 1.1.3. Skan świadectwa naprawy okresowej pojazdu kolejowego nr PBU1/7-57/201,
- 1.1.4. Monitoring pojazdów SA138-001 oraz SA133-029
- 1.1.5. Opis zapisu danych z rejestratora ATM pojazdu SA138-001,

1.2. Drużyna pociągowa – pociąg nr ROM 96224:

- 1.2.1. protokół wysłuchania maszynisty prowadzącego pojazd – pociąg nr ROM 96224 POLREGIO, Pomorski Zakład w Gdyni,
- 1.2.2. karta pracy drużyny trakcyjnej – maszynisty prowadzącego pociąg nr ROM 96224,
- 1.2.3. licencja maszynisty pociągu nr ROM 96224,
- 1.2.4. Świadectwo uzupełniające, kategorie pojazdów kolejowych objętych uprawnieniami oraz infrastruktura, w ramach której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego,
- 1.2.5. Kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych nr 803/60,
- 1.2.6. Karta informacyjna z kartoteki akt osobowych pracownika kolejowego – maszynisty pociągu nr ROM 96224,
- 1.2.7. Upoważnienie dla kierownika pociągu nr ROM 96224 nr 10/2024,
- 1.2.8. Kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych nr 803/13959,
- 1.2.9. karta pracy drużyny konduktorskiej (pociąg nr ROM 96224),

- 1.2.10. karta próby hamulca pociągu ROM 96224, stacja Gdynia Cisowa,
- 1.2.11. protokół wysłuchania kierownika pociągu POLREGIO,
- 1.2.12. wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu ROM 96224,
- 1.2.13. Karta informacyjna z kartoteki akt osobowych Kierownika pociągu nr ROM 96224,
- 1.3. Drużyna pociągowa – pociąg nr ROM 96405 Gdańsk Wrzeszcz – Kartuzy, pojazd SA133-029 POLREGIO S. A., Pomorski Zakład w Gdyni:
 - 1.3.1. Protokół z wysłuchania maszynisty pociągu,
 - 1.3.2. Protokół z wysłuchania kierownika pociągu,
- 1.4. Zarządca infrastruktury:
 - 1.4.1. Zawiadomienie o wypadku,
 - 1.4.2. Regulamin Techniczny LCS PKM,
 - 1.4.3. Schemat linii nr 248 oraz 253,
 - 1.4.4. Instrukcja PKM-01 o prowadzeniu ruchu pociągów,
 - 1.4.5. Instrukcja PKM-03 o sygnalizacji kolejowej,
 - 1.4.6. Skan polecenia służbowego nr 9/2024,
 - 1.4.7. Telegramy służbowe nr 7/2024 oraz 8/2024 dotyczące wprowadzenia ograniczenia prędkości do 80km/h przed semaforem „H”,
 - 1.4.8. Notatka służbowa dotycząca prawidłowości działania SRK na podg. Gdańsk Kiełpinek,
 - 1.4.9. Raport z wysłuchania dyżurnego ruchu oraz dyspozytora,
 - 1.4.10. Raport zdarzeń SRK wraz z opisem zdarzeń z rejestratora systemu EbiLock 950 R4, zapisywanie automatyczne, powiązane z USRK EbiLock czynne,
 - 1.4.11. Opis z raportu zdarzeń rejestratora EbiLock 950,
 - 1.4.12. Informacja o zawieszeniu dyżurnego ruchu w czynnościach,
 - 1.4.13. Skan dziennika telefonicznego LCS PKM,
 - 1.4.14. Nagrania z kamer CCTV PKM, zrzuty ekranu,
 - 1.4.15. Nagrania rozmów telefonicznych LCS PKM (GSM-R) urządzenia sprawne,
- 1.5. Komisja Kolejowa:
 - 1.5.1. Protokół oględzin miejsca wypadku,

II. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO

2. Analiza

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. Pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

Wysłuchanie maszynisty pociągu nr ROM 96224

Maszynista pociągu nr 96224, [REDAKTURA] (PRS Gdynia) zeznał, iż w dniu 29.04.2024r., zgodnie z harmonogramem służby nr 47 wyznaczony został do obsługi pociągu nr 96224 relacji Gdynia Główna - Gdańsk Wrzeszcz. Pociąg zestawiony z SA138-001. Ruszając z p. o. Matarnia obserwując wskazania semaforów stwierdził sygnał S2 na ostatnim semaforze blokady SBL ze wskaźnikiem W18. Kontynuował jazdę pociągu, w momencie zauważenia sygnału S1 „Stój” na semaforze wjazdowym „H” do podg. Kiełpinek wdrożył niezwłocznie hamowanie nagłe. Po zatrzymaniu pojazdu za ww. semaforem na polecenie dyżurnej ruchu kontynuował jazdę w perony p. o. Gdańsk Kiełpinek w celu wysadzenia podróżnych i oczekiwania na przyjazd Komisji

Kolejowej.

Wysłuchanie kierownika pociągu nr ROM 96224

Kierownik pociągu [REDAKTOWANO] (PRS Gdynia), zeznał, iż po wymianie podróżnych na p. o. Matarnia podał sygnał Rp13 „pociąg nr 96224 gotów do odjazdu”. Po ruszeniu pociągu udał się do pełnienia obowiązków służbowych. Po nagłym zatrzymaniu pociągu udał się do kabiny maszynisty w cel ustalenia przyczyny zatrzymania. Od maszynisty dowiedział się, że semafor wjazdowy („H”) do podg. Kiełpinek wskazywał sygnał „Stój” i dlatego maszynista wdrożył hamowanie nagle przed semaforem. Po wyjaśnieniu sytuacji z maszynista powiadomił dyspozytora Zakładu w Gdyni i dyspozytora drużyn konduktorskich. Na polecenie dyżurnej ruchu pociąg wjechał w perony p. o. Gdańsk Kiełpinek w celu opuszczenia pociągu przez podróżnych i oczekiwania na komisje kolejową...”

Dodatkowe pytania od członka komisji o znajomość lokalizacji ostatniego sem. SBL, jego widoczność z końca peronu p. o. Gdańsk Matarnia i jaki sygnał został podany podczas sygnału o gotowości do odjazdu.

Kierownik pociągu oświadczył, iż semafor wskazywał sygnał S2 (zielone ciągłe).

Wysłuchanie maszynisty pociągu nr ROM 96405

W dniu 29.04.2024r., zgodnie z harmonogramem służby nr 77 wyznaczony został do prowadzenia pociągu nr ROM 96405/4 relacji Gdańsk Wrzeszcz - Kartuzy. Pociąg zestawiony z SA133-029. Po wymianie podróżnych na p. o. Gdańsk Kiełpinek po podaniu przez kierownika pociągu sygnału Rp13 „pociąg nr 96405/4 gotów do odjazdu” uruchomił pociąg. Po ruszeniu pociągu zobaczył autobus szynowy stojący w rozjeździe. Wdrożył hamowanie. Po chwili dyżurna ruchu przez radiotelefon wydała polecenie o kontynuowaniu jazdy pociągu do kolejnego p. o. Gdańsk Kokoszki.

Dodatkowe pytania od członka komisji: Czy w momencie przejazdu na p. o. Kiełpinek był podany semafor wjazdowy do podg. Gdańsk Kiełpinek? Odpowiedź: W momencie przejazdu semafor wskazywał stój a następnie zmienił obraz na sygnał zezwalający.

Wysłuchanie kierownika pociągu nr ROM 96405

Kierownik pociągu [REDAKTOWANO] (PRS Gdynia) zeznała, iż w dniu 29.04.2024r., zgodnie z harmonogramem służby nr 120 wyznaczona została do obsługi pociągu nr 96405/4 relacji Gdańsk Wrzeszcz - Kartuzy. Pociąg zestawiony z SA133-029. Po wymianie podróżnych na p. o. Gdańsk Kiełpinek i po upewnieniu się, iż nie ma przeszkód do wyjazdu pociągu podała sygnał Rp13 „pociąg nr 96405/4 gotów do odjazdu”. Pociąg ruszył i po chwili się zatrzymał, udała się do kabiny maszynisty w cel ustalenia powodu zatrzymania pociągu. Zaraz po wejściu do kabiny maszynisty przez okno zobaczyła autobus szynowy stojący w rozjeździe.

Po odczekaniu około trzech czterech minut na polecenie dyżurnej ruchu kontynuowano jazdę pociągu bez przeszkód do kolejnego p. o. Gdańsk Kokoszki. Dodatkowe pytania od członka komisji: Czy w momencie przejazdu na p.o. Kiełpinek by podany semafor wjazdowy do podg. Gdańsk Kiełpinek? Odpowiedź: W momencie przejazdu semafor wskazywał stój, a następnie zmienił obraz na sygnał zezwalający.

Wysłuchanie dyżurnego ruchu LCS PKM:

Dyżurna ruchu [REDAKTOWANO] zeznała, iż w dniu 29.04.2024r., zgodnie z harmonogramem od godziny 7:00 pełniła obowiązki dyżurnego ruchu w LCS PKM. Mając wiedzę o opóźnieniu pociągu 96224 o ok. 6 – 7 minut, informację otrzymała od dyspozytora PKM, podjęła decyzję o przygotowaniu drogi przebiegu dla pociągu 96405 relacji Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Kokoszki – Kartuzy na posterunku odgałęźnym Kiełpinek. W trakcie realizacji tych czynności spostrzegła, że pociąg 96224 przejechał sygnał „STÓJ” wyświetlany na semaforze „H” na posterunku odgałęźnym Kiełpinek. Natychmiast zareagowała informując o tym maszynistę przez radiotelefon GSM-R nakazując zatrzymanie pojazdu kolejowego.

Dodatkowe pytania członków komisji kolejowej

Pytanie: Czy dysponowała Pani wiedzą o kursujących pociągach w kierunku stacji Gdańsk Kokoszki (linia kolejowa nr 234),

Odpowiedź: Dysponowałam wiedzą o zmianie – wprowadzeniu od dnia 11.03.2024

12 pociągów kursujących do i ze stacji Gdańsk Kokoszki (linia kolejowa 234) na podg. Kiełpinek.

Pytanie: Z zapisu monitoringu w pojeździe SA138-001 wynika, że pociąg 96224 ruszając z przystanku osobowego Gdańsk Matarnia miał wyświetloną informację o „wolnej drodze” (sygnał S2) na semaforze „H”. Czy po przejechaniu semafora odstępowego „118” (Gdańsk Matarnia) zmieniła pani wskazania semafora „H” na sygnał S2?

Odpowiedź: Dokonałam zmiany wskazania sygnalizatora („H”) już po minięciu semafora odstępowego „118” przez pociąg nr ROM 96224 wskazującego w chwili przejazdu sygnał S2.

Pytanie: Czy potwierdza pani, że nie poinformowała maszynisty o fakcie zmiany wskazania semafora „H” po minięciu już semafora 118? (Zacytowano treść ustępu 1 i 2 § 39 Instrukcji PKM-01).

Odpowiedź: Nie zrealizowałam czynności wynikających z zapisów wymienionej Instrukcji. Z obserwacji, przed momentem zdarzenia wg mojej oceny pociąg był przed sygnalizatorem „118”. Pociąg nr 96224 był opóźniony o ok. 7 minut

Pytanie: Co mogłoby usprawnić, zmniejszyć ryzyko wystąpienia zdarzenia:

Odpowiedź: Zmiana powinna polegać na zdjęciu tzw. „samoczynności” na podg. Kiełpinek skutkującym zwiększeniem „ważności” dyżurnych pracujących na LCS Matarnia,

Pytanie: Czy coś mogło wpłynąć na dyżurnego?

Odpowiedź: Opóźnienie pociągu nr 96224 przy otrzymaniu informacji od dyspozytora o planowanym odjeździe pociągu nr 96405 relacji Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Kokoszki – Kartuzy. Odczucie odbioru sugestii od dyspozytora o przyspieszeniu realizowanych czynności (opóźnionego poc. 96224).

Wysłuchanie dyspozytora LCS PKM

[REDAKTOWANE] dnia 29.04.2024 o godz. 7:00 objęła dyżur na stanowisku dyspozytor ruchu. O godz. 13:48 dyżurna ruchu [REDAKTOWANE] powiadomiła, iż pociąg ROM 96224 relacji Gdynia Główna – Gdańsk Wrzeszcz, jadący z opóźnieniem około 6 min pominął semafor wjazdowy H wskazujący sygnał stój na posterunku odgałęźnym Kiełpinek. O godz. 13:51 powiadomiła o zdarzeniu przewodniczącemu komisji kolejowej [REDAKTOWANE]. Na jego polecenie przekazała dyżurnej ruchu alby wprowadzić pociąg w peron na p. o. Kiełpinek w celu wypuszczenia podróźnych z pociągu oraz oczekiwania na komisję kolejową. Następnie powiadomiła o zaistniałej sytuacji dyspozytorów POLREGIO i PLK oraz CUID (PKM S. A.). Tor nr 2 szlaku Kiełpinek – Brętowo został zamknięty o godzinie 14:19 a ruch był prowadzony po torze nr 1 w obu kierunkach. Po zakończeniu pracy komisji decyzją dyspozytora PR pojazd biorący udział w zdarzeniu miał zjechać do Gdyni Głównej w planie wcześniej odwołanego pociągu 96321. Tor nr 2 otwarto o godzinie 17:34, ruch został przywrócony po obu torach.

Komisja kolejowa przyjmuje jako wiarygodne wyjaśnienia złożone przez pracowników. Złożone wyjaśnienia są zgodne z włączonymi materiałami dowodowymi i stanem faktycznym.

2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:

2.2.1. System sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń – **sprawną – bez uwag**

2.2.2. Tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia – **Nie dotyczy**

2.2.3. Urządzenia łączności – **sprawnie – bez uwag,**

2.2.4. Pozostałe elementy infrastruktury – **Nie dotyczy**

2.3. Pojazdy kolejowe – sprawny - bez uwag.

Naprawa poziomu utrzymania P4 w dniu 23.11.2019r. przebieg od ostatniej naprawy 626.186km. Ostatnie czynności obsługi drugiego poziomu utrzymania wykonano P2 w dniu 17.03.2024r. przebieg od ostatniego przeglądu P2 18.248km. Ostatnie czynności obsługi pierwszego poziomu utrzymania P1 w dniu 29.04.2024r. (P1/6 wg książki pojazdu z napędem).

Pojazd trakcyjny uczestniczący w incydencie kolejowym, SA138-001 jest dopuszczony do

prowadzenia ruchu na terenie sieci kolejowej PKM S. A.,

2.4. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunku ruchu),

2.4.1. Pojazdy kolejowe

Monitoring pojazdu SA138-001, sprawny

Odtworzono przejazd pociągu poczynając od momentu ruszenia pociągu ROM 96224 z Peronu nr 2 Gdańsk Matarnia do momentu zatrzymania pociągu – hamowania nagłego za semaforem „H”,

Monitoring pojazdu SA133-029, sprawny

Odtworzono przejazd pociągu poczynając od momentu ruszenia pociągu ROM 96405 z Peronu nr 1 Gdańsk Kiełpinek, mijania z pociągiem nr ROM 96224, do momentu wjechania na linię nr 234 (zarządzaną przez PKP PLK S. A.) zatrzymania pociągu – hamowania nagłego za semaforem „H”,

2.4.2. Zarządca infrastruktury

Zapis monitoringu z posterunku odgałęźnego Kiełpinek oraz zlokalizowanego na stacji pasażerskiej Gdańsk Matarnia.

2.5. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

2.5.1. Środki podjęte przez pracowników kolejowych do kontroli ruchu i sygnalizacji

Powiadomienie Przewodniczącego Komisji, bieżący kontakt telefoniczny do czasu przybycia na miejsce zdarzenia.

2.5.2. Wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:

Zgodnie z postanowieniami instrukcji wewnętrznych PKM S. A. czasy zgodne z podawanymi w wysłuchaniach i w rejestratorach. Odstąpiono od dalszych porównań i wysłuchań.

Odsłuchano zapisy rozmów dyżurny ruchu LCS PKM ↔ maszynista pociągu nr ROM 96224 oraz dyżurny ruchu LCS PKM ↔ maszynista pociągu nr ROM 96405.

2.5.3. Środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:

2.5.3.1. Rejestr zdarzeń SRK zapisywany na serwerach PKM S. A. W związku z zaistniałym zdarzeniem PKM S. A. dokonała następujących działań korygujących i sprawdzających:

2.5.3.2. 08.05.2024 Dokonano na gruncie komisyjnej (pracownicy PKM S. A.) weryfikacji poprawności działania urządzeń SRK na posterunku odgałęźnym Kiełpinek, wskazania na monitorze EbiScreen były prawidłowe,

2.5.3.3. 10.05.2024. Wprowadzono zakaz załączania samoczynności na posterunku odgałęźnym Kiełpinek,

2.5.3.4. 10.05.2024 Każde użycie tzw. „polecenia specjalnego” odnotowuje się w Księżce kontroli urządzeń srk (E-1758) wraz z odpisaniem przyczyny użycia i powiadomienia automatyka,

2.5.3.5. 10.05.2024 Rozwiązanie drogi przebiegu z wykorzystaniem „polecenia specjalnego” realizowane jest ze zwłoką czasową 2 minut.

2.5.3.6. Od dnia 10.05.2024 od godz. 13:30 do odwołania wprowadzono ograniczenie prędkości pociągów do 80km/h na linii nr 248, szlak Firoga – Kiełpinek w km 10,677 – 9,744 na torze nr 1 i 2, ważne dla pociągów kierunku parzystego.

2.6. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:

2.6.1. Czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:

Maszynista [REDAKTOWANE] rozpoczął pracę w dniu 29.04.2024 o godzinie 07:52.

Zdarzenie nastąpiło w 7 godzinie pracy. Przed podjęciem pracy maszynista miał 38 godzin i 42 minuty wypoczynku.

Data ostatnich badań psych. 12.12.2023

Data ostatnich badań okresowych 12.12.2023

Data ostatnich pouczeń okresowych 12.04.2024

Data ostatniego egzaminu okresowego – nie dotyczy

Data egzaminu weryfikacyjnego 02.11.2022

Kierownik pociągu rozpoczął pracę w dniu 29.04.2024 o godzinie 11:38. Zdarzenie nastąpiło w 3 godzinie pracy. Przed podjęciem pracy miał 53 godziny i 32 minuty wypoczynku.

Data ostatnich badań psych. 10.11.2023

Data ostatnich badań okresowych 10.11.2023

Data ostatnich pouczeń okresowych 17.04.2024

Data ostatniego egzaminu okresowego – nie dotyczy

Data egzaminu kwalifikacyjnego 13.02.2024

Dyżurny ruchu: [REDAKTOWANE] rozpoczęła pracę w dniu 29.04.2024 o godzinie 07:00. Zdarzenie nastąpiło w 8 godzinie pracy. Przed podjęciem pracy miała 24 godziny wypoczynku.

Data ostatnich badań psych. 20.01.2023

Data ostatnich badań okresowych 20.01.2023

Data ostatnich pouczeń okresowych 28.10.2022

Data ostatniego egzaminu okresowego 06.10.2022

Data egzaminu kwalifikacyjnego 25.07.1985

Data Autoryzacji z zakresu czynności na stanowisku Dyżurny Ruchu: 15.09.2015r.

Osoby dokonujące autoryzacji i przeprowadzające egzamin kwalifikacyjny – uprawnieni pracownicy Pionu Inżynierii ruchu i telematiki komórki PKM S. A.

Praca w PKM na pełen etat od września 2015 roku.

Zmiana charakteru umowy od dnia 1 marca 2023 roku. Od tej daty wykonywanie obowiązków dyżurnego ruchu na LCS PKM realizowane z częstotliwością ok. 4 – 5 dyżurów w miesiącu.

2.6.2. Stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:

Badanie trzeźwości maszynisty i kierownika pociągu z wynikiem negatywnym przeprowadzono przez WRD KMP Gdańsk,

2.6.3. Warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem – **Nie dotyczy**

2.6.4. Przestrzegania przepisów BHP – **Nie dotyczy**

2.7. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

2.7.1. Weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem i utrzymania:

W systemie zarządzania bezpieczeństwem POLREGIO S. A. występują procedury SMS:

Proces przewozowy - Karta Procesu 01.

Zakłócenia Procesu Przewozowego - Karta Procesu 31.

Zarządzanie Sytuacją Kryzysową - Karta procesu 32.

Zarządzanie Zdarzeniami i Wydarzeniami - Karta Procesu 72.

Instrukcja Pr-3 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, incydentów lub wydarzeń.

Również w dokumentacji PKM S. A. znajdują się opisy powoływania i pracy komisji

2.8.2. dyżurny ruchu – postępowanie opisane m. in w instrukcjach PKM-01 – w ocenie Komisji nastąpiło naruszenie postanowienia § 39 ust. 2, PKM-04, PKM-13.

2.9. Ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:

Nie zachodzi konieczność dokonania zmian.

III. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

3. Ustalenia

3.1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów zaistniałych w podobnych okolicznościach

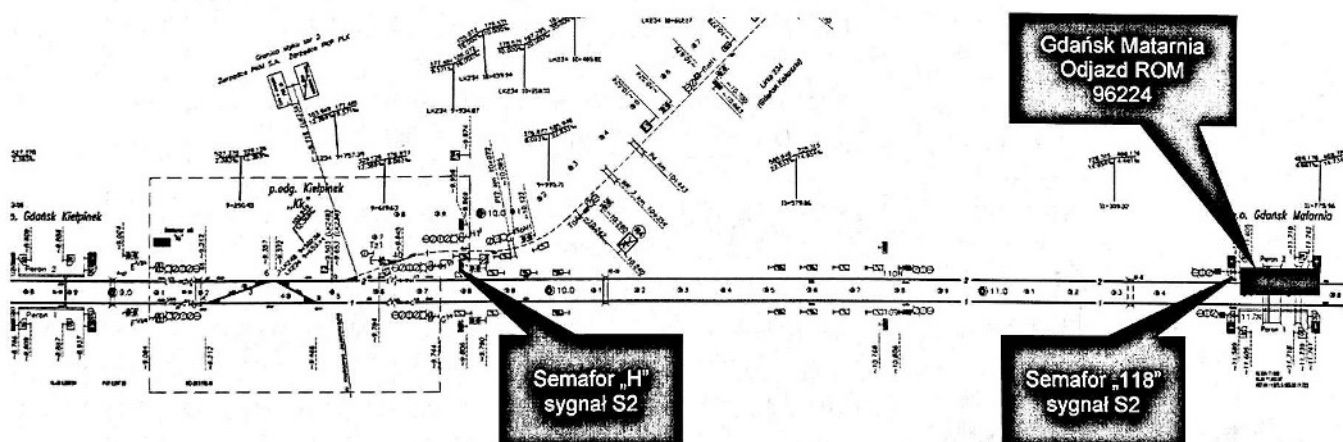
Na infrastrukturze zarządzanej przez PKM S. A. to pierwsze zdarzenie polegające na wyprawieniu pojazdu kolejowego na tor w kierunku niewłaściwym w ostatnich 5 latach

3.2. Opis przebiegu wypadku / incydentu (opis dynamiki wypadku / incydentu z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku / incydentu)

Pociąg nr ROM 96224 przewoźnika POLREGIO S. A. (Pomorski Zakład w Gdyni) relacji Gdynia Główna – Gdańsk Wrzeszcz zestawiony z SA138-001. Maszynista w momencie zbliżania się do semafora „H” i zauważeniu sygnału S1 „Stój” na posterunku odgałęźnym Kiełpinek wdrożył niezwłocznie hamowanie nagłe, pominął ww. semafor wjazdowy „H”, w km 9,744. Zatrzymanie czoła pociągu nastąpiło na wysokości ukresu rozjazdu nr 9. Po przejeździe pociągu ROM 96405 relacji Gdańsk Wrzeszcz – Kartusy na linii nr 234, po rozmowie dyspozytora LCS PKM z Przewodniczącym Komisji Kolejowej [REDAKTOWANO] dyżurny ruchu wydał polecenie na dojechanie do krawędzi peronu nr 2 przystanku osobowego Gdańsk Kiełpinek celem bezpiecznego opuszczenia składu przez pasażerów pociągu ROM 96224. Na stacji Gdańsk Kiełpinek pociąg został rozwiązany i oczekiwał na przybycie Komisji Kolejowej. Tor nr 2 na szlaku Brętowo – Kiełpinek był zamknięty od 14:19 do 17:34. Po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu pociąg zjechał w kierunku stacji Gdynia Główna (przez Gdańsk Rębiechowo).

Poniżej przedstawiono istotne sekwencje z incydentu – przejazdu pociągu od odjazdu z Peronu 2 stacji pasażerskiej Gdańsk Matarnia do momentu zatrzymania pociągu ROM 96224 za semaforem „H”.

13:46:01



kolejowych jak i postępowania przy zdarzeniach kolejowych.

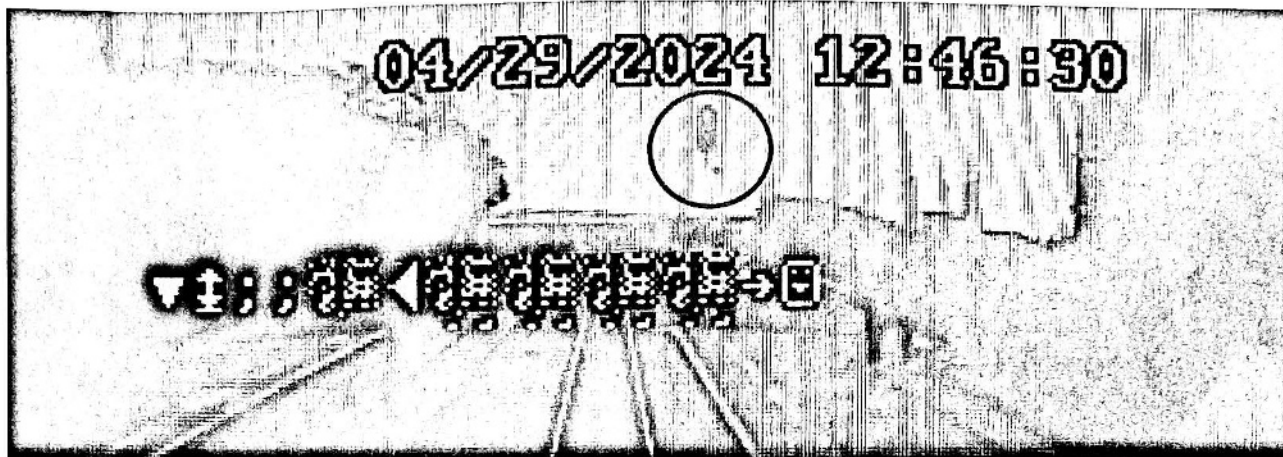
Obowiązujące wybrane regulacje PKM S.A.:

Podpunkt w/w rozporządzenia – wymaganie dotyczące:		Regulacje wewnętrzne Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
a)	Prowadzenia ruchu pociągów i techniki pracy manewrowej oraz sygnalizacji	PKM-01 "Instrukcja o prowadzeniu ruchu kolejowego"
		PKM-02 "Instrukcja pracy manewrowej"
		PKM-03 "Instrukcja o sygnalizacji kolejowej"
		PKM-18 „Instrukcja kontroli biegu pociągów"
b)	Radiołączności pociągowej	PKM-04" Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności"
c)	Obsługi ruchowych posterunków technicznych	PKM-05 "Instrukcja obsługi ruchowych posterunków technicznych"
d)	Regulaminów technicznych	PKM-06 "Instrukcja sporządzania regulaminów technicznych"
e)	Obsługi przejazdów kolejowych	PKM-12 "Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych"
f)	Obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym	PKM-07 "Instrukcja obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym"
g)	Warunków technicznych utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich	PKM-08 "Instrukcja warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej"
		PKM-09 "Instrukcja o utrzymaniu i badaniach technicznych rozjazdów"
		PKM-15 „Instrukcja warunków technicznych i utrzymania obiektów inżynierskich"
		PKM-16 Instrukcja dla torowozu
		PKM-17 „Instrukcja o zapewnieniu sprawności infrastruktury kolejowej w zimie"
h)	Organizacji i trybu postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych	PKM-10 "Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych"
		PKM-11 "Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych"
i)	Postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych	PKM-13 "Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych"
		PKM-13a „Instrukcja postępowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych"
	Zarządzanie zasobami ludzkimi	PKM-14 „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach"

2.8. Weryfikacja praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:

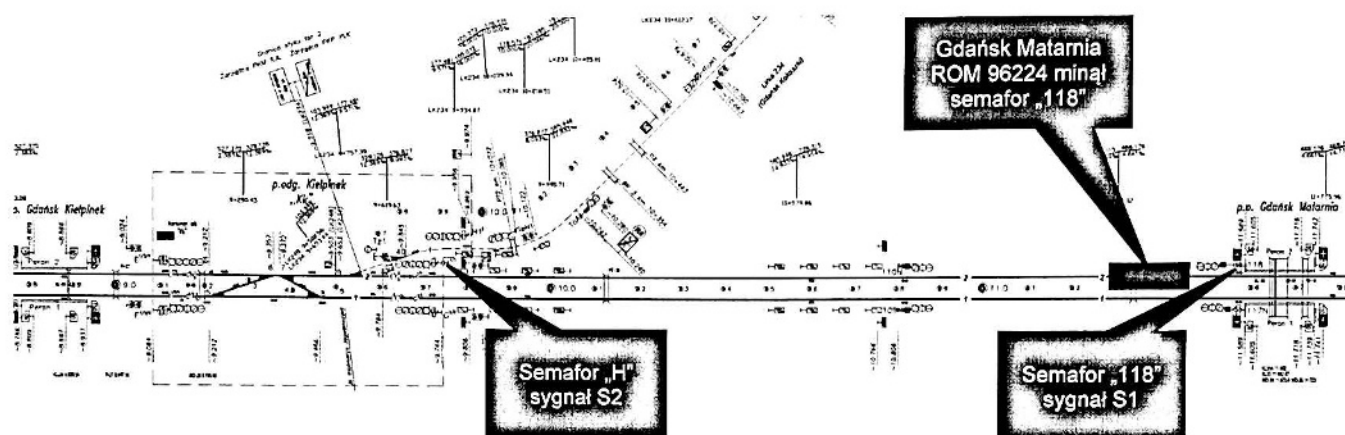
Po dokonaniu analizy zebranego materiału stwierdzono:

2.8.1. maszynista – zgłoszenie dyżurnemu ruchu faktu o przejechaniu semafora „H”. Dalsze czynności realizowane w porozumieniu i za zgodą dyżurnego ruchu,



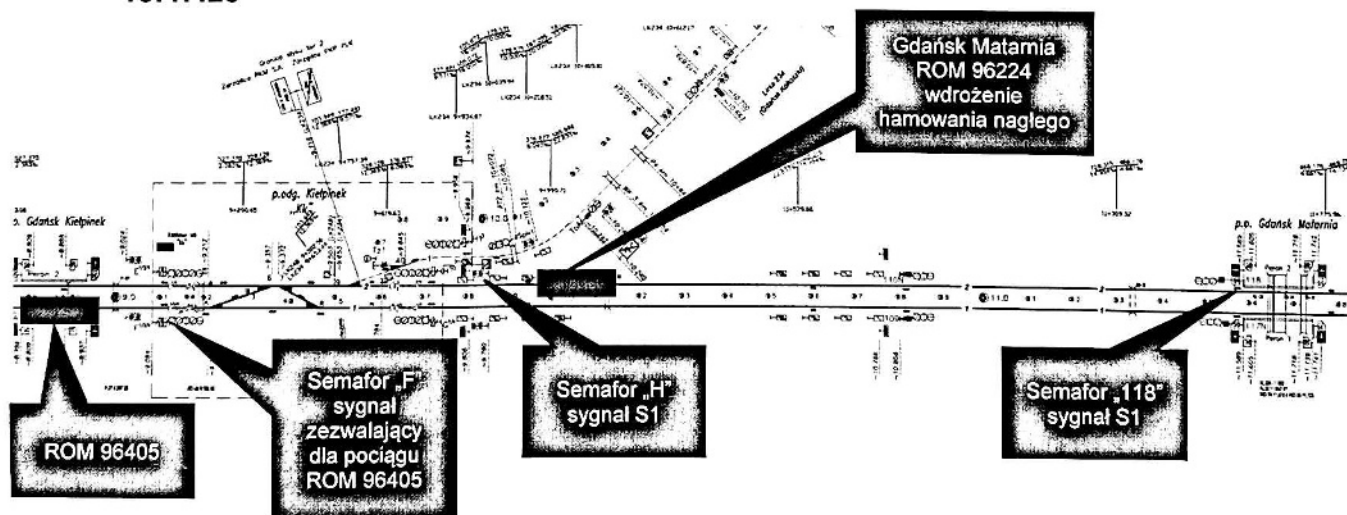
Zapis z monitoringu pojazdu SA138-001 (ROM96224) – widoczny sygnał górny S2 na sem. „118”

13:46:24

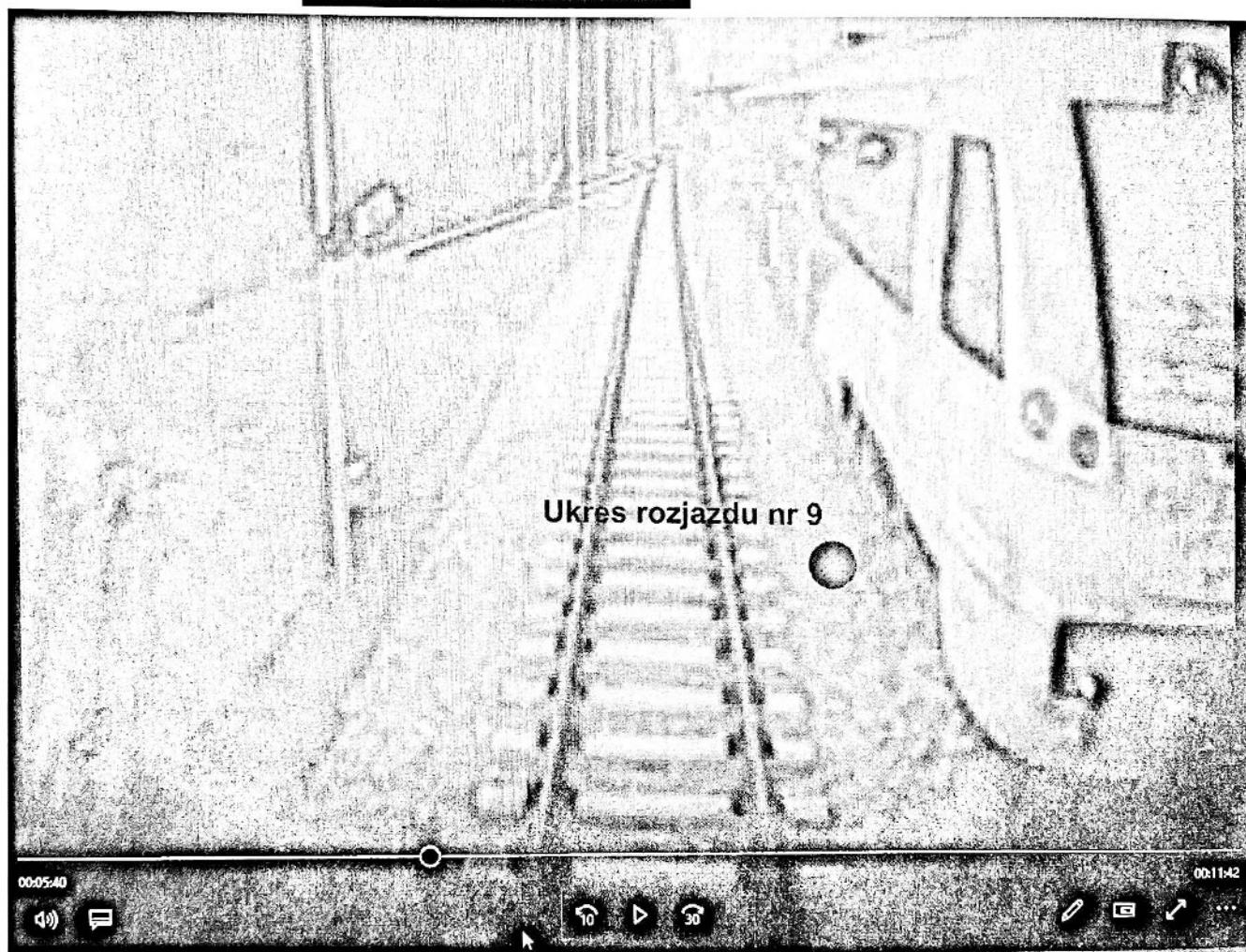


13:46:44 zmiana wskazania semafora „H” na S1 STÓJ

13:47:25



13:48:06 zatrzymanie pojazdu po wdrożeniu hamowania nagłego za sem. „H”



Monitoring pojazdu SA133-029 (ROM96405)

I. p.	Sekwencja przejazdu pociągu nr 96224	Zapis rejestratora jazdy	monitoring SA138-001	kilometraż linii	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	Semafor "H" wskazuje sygnał S2	13:17:45	-	9,744	Raport zdarzeń EbiLock 950
2.	Semafor "118" wskazuje sygnał S2	13:17:48	-	11,589	Raport zdarzeń EbiLock 950
3.	Odjazd pociągu nr 96224 z Peronu 2 Gdańsk Matarnia	13:46:01	12:46:21	11,605	Km wskaźnika W32 na p.o. Gdańsk Matarnia, Pociąg minął semafor "118", kontrola niezajętości JTJ "wolny"
4.	Zmiana wskazania semafora "118" na S1 "STÓJ"	13:46:24	-	11,589	Raport zdarzeń EbiLock 950
	Zmiana wskazania semafora "H" na S1 "STÓJ"	13:46:14	-	9,744	wskazania semafora zmienione po marnowaniu sygn. "118"
6.	Wdrożenie hamowania V 103km/h	13:47:25	12:47:45	10,300	Tabliczka w kilometrażu 10,300
7.	Wdrożenie hamowania nagłego (sygnał S1 na semaforze "H")	13:47:39	12:47:59	9,944	wskaźnik W11a (3 belki)
8.	Przejechanie semafora "H"	13:47:48	12:48:08	9,744	km semafora "H", kilometraż bez zmian po zrealizowaniu robót inwestycyjnych
9.	Zatrzymanie pojazdu	13:48:06	12:48:26	9,603	km zakresu rozjazdu nr 9 lk 248 - 9,605
Analiza	Droga hamowania nagłego z prędkości 84,75km/h		0,341	m - moment, kiedy maszynista zdał sobie sprawę, że semafor "H" wskazuje sygnał "S1"	
Analiza	Kilometraż drogi od widoczności semafora "H"		10,194		

Zestawienie opóźnionych pociągów

I.p	data	nr pociągu	Opóźnienie pociągu w minutach
1	2024-04-29	96345	11
2	2024-04-29	96234	21
3	2024-04-29	96527	23
4	2024-04-29	96576	8
5	2024-04-29	96525	12
6	2024-04-29	95888	8
7	2024-04-29	96913	9
8	2024-04-29	96230	13
9	2024-04-29	96228	9
10	2024-04-29	96570	8
11	2024-04-29	96875	7
12	2024-04-29	96909	9
13	2024-04-29	96242	7
14	2024-04-29	96519	30
15	2024-04-29	95892	9
16	2024-04-29	96568	10

3.3. Przyczyny wypadku/- incydentu:

3.3.1. Bezpośrednia:

Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu przez dyżurnego ruchu dla pociągu nr ROM 96224 relacji Gdynia Główna – Gdańsk Wrzeszcz.

3.3.2. Pierwotna:

Przygotowanie przez dyżurnego ruchu drogi przebiegu dla pociągu ROM 96405 z toru nr 1 linii kolejowej nr 248 na linię kolejową nr 234 w kierunku stacji Gdańsk Kokosзки (Niezasosowanie się przez dyżurnego ruchu do obowiązujących przepisów przy zmianie obrazu sygnałów na semaforze „H”),

3.3.3. Pośrednie:

3.3.3.1. Niepoinformowanie maszynisty prowadzącego pociąg ROM 96224 o zmianie wskazania semafora „H” z „S2” na sygnał „S1”,

3.3.3.2. Brak obserwacji przez dyżurnego ruchu LCS PKM położenia poruszającego się

pociągu ROM 96224 na szlaku Firoga - Kiełpinek,

3.3.3.3. Zastosowanie tzw. „polecenia specjalnego” celem rozwiązania drogi przebiegu dla ROM96224 i przygotowania drogi przebiegu dla pociągu nr ROM 96405,

3.3.4. Systemowe:

Nie stwierdzono przyczyny systemowej.

3.4. Kategoria wypadku / incydentu: **C48**

3.5. Inne nieprawidłowości:

3.5.1. Brak wpisu o ostatnich pouczeniach dyżurnego ruchu LCS PKM pełniącego obowiązki w momencie zdarzenia,

IV. Wnioski zapobiegawcze

4. Wnioski:

- 4.1. Celem możliwości podjęcia pracy na stanowisku dyżurnego ruchu zarządca infrastruktury kolejowej PKM S. A. skieruje dyżurną [REDACTED] na ponowny egzamin weryfikacyjny,
- 4.2. PKM S. A. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem ujmie w rejestrze zagrożeń stosowanie tzw. „poleceń specjalnych” przez dyżurnych ruchu,
- 4.3. PKM S. A. uregułuje zasady pracy na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na podstawie umów cywilno-prawnych,
- 4.4. Komisja Kolejowa nie widzi przeszkód, żeby po stosownej analizie ze strony PKM S. A. odwołać ograniczenie 80km/h wprowadzone na czas pracy Komisji Kolejowej,
- 4.5. W związku z faktem, iż tzw. „Bajpas” tj linia kolejowa nr 234 i odcinek linii nr 229 będzie wykorzystywany do prowadzenia wszystkich pociągów w relacji do Kościerzyny i Kartuz zaleca się utrzymać zakaz załączonej „samoczynności” semaforów na posterunku odgałęźnym Kiełpinek,
- 4.6. W ramach prowadzonych pouczeń okresowych (szkoleń) dyżurnych ruchu i dyspozytorów należy ująć tematykę prowadzenia ruchu pociągów na podg Kiełpinek. Za zasadne wskazuje się potrzebę uczestniczenia na pouczeniach przedstawiciela producenta / wykonawcy srk na linii nr 248 prowadzącego zagadnienia z zakresu srk,

V. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ

	Imię i Nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący	[REDACTED]	13.06.2024	[REDACTED]
Członkowie			
1.	[REDACTED]	13.06.2024	[REDACTED]
2.	[REDACTED]	13.06.2024	