

linia kolejowa nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny	Szlak Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA km 349,520	Data: 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37
ZABICI: -	CIĘŻKO RANNI: -	RANNI: -

PRZEBIEG ZDARZENIA:

Podczas jazdy pociągu LTE 785009 (lokomotywa luzem) przewoźnika kolejowego CTL Logistics Sp. z o.o. relacji Rzepin - Szczecin Port Centralny SPB12, doszło do najechania na ostatni wagon pociągu towarowego TME 684013 przewoźnika kolejowego POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. relacji Głogów Wróblin - Reclaw stojącego przed semaforem wjazdowym B do stacji Szczecin Port Centralny SPA.

CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA ZAISTNIAŁE ZDARZENIE:**Czynnik przyczynowy:**

- 1) Wyprawienie pociągu LTE 785009 (lokomotywa luzem) ze stacji Szczecin Podjuchy w kierunku stacji Szczecin Port Centralny SPA na szlak jednotorowy, zajęty przez pociąg TME 684013, co w konsekwencji doprowadziło do najechania pociągu LTE 785009 na koniec pociągu TME 684013.

Czynniki przyczyniające się:

- 1) Telefoniczne potwierdzenie przez dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego Szczecin Port Centralny SPA przyjazdu pociągu TME 684013, dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego Szczecin Podjuchy, bez sprawdzenia czy pociąg ten wjechał na stację Szczecin Port Centralny.
- 2) Telefoniczne danie pozwolenia przez dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego Szczecin Port Centralny SPA, dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego Szczecin Podjuchy na wyprawienie pociągu LTE 785009 ze stacji Szczecin Podjuchy przy zajętych szlakach przez pociąg TME 684013.
- 3) Niestosowanie treści telefonogramów zapowiadawczych według wzorów ujętych w dodatku 2 do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” podczas prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.
- 4) Nienawiązanie kontaktu przez dyżurnego ruchu posterunku SPA, pomimo dwukrotnego wywołania przez maszynistę pociągu TME 684013 po zmianie kanału łączności pociągowej oraz po zatrzymaniu się tego pociągu przed semaforem wjazdowym B do SPA wskazującym sygnał „Stój”.
- 5) Rozmowy niezwiązane z prowadzeniem ruchu pociągów z osobami przebywającymi na posterunku ruchu SPA, powodujące obniżenie koncentracji dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego Szczecin Port Centralny SPA.
- 6) Ograniczona możliwość dostrzeżenia przez maszynistę pociągu LTE 785009 sygnału Pc 5 końca pociągu (dziennego), stojącego pociągu TME 684013 ze względu na porę ciemną, usytuowanie toru w łuku oraz oświetlenie terenu budowy i światła pojazdów pracujących na budowie przyległej do toru szlakowego.

Czynniki systemowe:

1) Nie stwierdzono.

ZALECENIA:

- 1) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w ramach szkoleń okresowych i dodatkowych oraz kursów dla dyżurnych ruchu, zwróci szczególną uwagę na przepisowe stosowanie treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.
- 2) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. obejmie szczególnym nadzorem pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego (dyżurnych ruchu, nastawniczych) o stażu pracy poniżej dwóch lat.
- 3) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wzmocni działania w zakresie okresowych odstępów zarejestrowanych rozmów prowadzonych z posterunków ruchu, zwłaszcza w czasie obowiązujących obostrzeń (telefoniczne zapowiadanie, wydawanie poleceń i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu).
- 4) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wprowadzi stały nadzór nad poprawnością stosowania treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.
- 5) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona na zarządzanej sieci kolejowej, sprawdzenia obecności „Wskaźników kanału radiowego” W 28 w miejscach zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej.
- 6) Dla zapewnienia dobrej widoczności zwrotnego refleksu z tarcz sygnałów Pc 5 (dzienny) na tuskach, przewoźnicy kolejowi wdrożą obowiązek stosowania tarcz sygnałów Pc 5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”, zgodnych z wymaganiami technicznymi ujętymi w części II Instrukcji Ie-102 „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych” na pociągach towarowych kursujących na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 7) Przewoźnik kolejowy CTL Logistics Sp. z o.o. zapewni nadzór nad prawidłowością ustawienia rzeczywistych czasów w rejestratorach pojazdów trakcyjnych.
- 8) Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wyegzekwują od wykonawców robót, wyeliminowanie widoczności źródeł światła oświetlających teren budowy w rejonie czynnych torów kolejowych, powodujących oślepienie kierujących pojazdami kolejowymi.

Pełna treść raportu została opublikowana pod następującym linkiem:

<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw.html>

