



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

RAPORT Nr PKBWK 03/2026

z postępowania w sprawie incydentów kolejowych zaistniałych

w dniu 16 listopada 2025 r. na linii kolejowej nr 7

**Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, szlak Zarzeka - Puławy Azoty
o godz. 20:02 w torze nr 1, km 112,887 oraz o godz. 23:53 w torze nr 1, km 115,507
obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie**



WARSZAWA, dnia 11.09.2026 r.

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

**Zgodnie z postanowieniem art.28f ust.3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
postępowanie prowadzone przez Komisję nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności**

Niniejszy Raport został sporządzony w oparciu o *Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 roku, dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych*
(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 roku)

I. STRESZCZENIE	6
II. POSTĘPOWANIE I JEGO KONTEKST	9
1. Decyzja o wszczęciu postępowania	9
2. Uzasadnienie decyzji o wszczęciu postępowania	9
3. Zakres i ograniczenia postępowania, w tym jego uzasadnienie, a także wyjaśnienie wszelkich opóźnień, które uznaje się za ryzyko lub inne oddziaływanie na przebieg postępowania lub wnioski z postępowania	9
4. Zagregowany opis zdolności technicznych funkcji w zespole osób prowadzących postępowanie.....	9
5. Opis procesu komunikacji i konsultacji prowadzonego z osobami lub podmiotami, biorącymi udział w zdarzeniu, podczas postępowania oraz w związku z przedstawionymi informacjami.....	9
6. Opis poziomu współpracy zaproponowanego przez zaangażowane podmioty	10
7. Opis metod i technik zastosowanych w postępowaniu oraz metod analizy stosowanych w celu ustalenia faktów i poczynienia ustaleń, o których mowa w raporcie.....	10
8. Opis trudności i konkretnych wyzwań napotkanych podczas postępowania	11
9. Wszelkie interakcje z organami wymiaru sprawiedliwości	12
10. Inne informacje istotne w kontekście prowadzonego postępowania	12
III. OPIS ZDARZENIA	13
1. Zdarzenie i podstawowe informacje	13
1.1. Opis typu zdarzenia	13
1.2. Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia	13
1.3. Opis miejsca zdarzenia, z uwzględnieniem warunków meteorologicznych i geograficznych w momencie zdarzenia oraz ewentualnych prac prowadzonych na miejscu zdarzenia lub w pobliżu miejsca zdarzenia	13
1.4. Zgony, urazy i szkody materialne.....	17
1.5. Opis innych skutków, w tym wpływu zdarzenia na regularną działalność zaangażowanych podmiotów	21
1.6. Identyfikacja osób, ich funkcji i zaangażowanych podmiotów, w tym ewentualne powiązania z wykonawcami lub innymi odpowiednimi stronami	21
1.7. Opis i identyfikatory pociągów oraz ich skład, w tym powiązany tabor kolejowy i numery rejestracyjne.....	21
1.8. Opis odpowiednich części infrastruktury i sygnalizacji – typ toru, zwrotnica, urządzenie zależnościowe, sygnał, systemy ochrony pociągu.....	22
1.9. Wszelkie pozostałe informacje istotne w kontekście opisu zdarzenia i informacji podstawowych	23
2. Oparty na faktach opis wydarzeń.....	23
2.1. Łańcuch nieodległych wydarzeń, które doprowadziły do powstania zdarzenia, w tym: działania podejmowane przez zaangażowane osoby; funkcjonowanie taboru kolejowego i instalacji technicznych; funkcjonowanie systemu operacyjnego.....	23
2.2. Ciąg wydarzeń od wystąpienia zdarzenia do zakończenia działań służb ratowniczych, w tym: środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia; wysiłki służb ratowniczych i ratunkowych.....	27
IV. ANALIZA ZDARZENIA	28
1. Role i obowiązki	28
1.1. Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury.....	28
1.2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe lub wszelcy inni dostawcy usług utrzymania	29
1.3. Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych.....	29
1.4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja Kolejowa Unii Europejskiej	29
1.5. Jednostki notyfikowane, jednostki wyznaczone lub organy ds. oceny ryzyka	29
1.6. Jednostki certyfikujące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wymienionych w punkcie 1.2	29
1.7. Wszelkie inne osoby lub podmioty, które mają związek z danym zdarzeniem, co zostało ewentualnie udokumentowane w jednym z odpowiednich systemów zarządzania bezpieczeństwem, lub o których mowa w rejestrze lub w odpowiednich ramach prawnych	29

2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne.....	29
3. Czynniki ludzkie.....	31
3.1. Cechy ludzkie i indywidualne	31
3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy	31
3.3. Czynniki i zadania organizacyjne	31
3.4. Czynniki środowiskowe.....	31
3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania.....	32
4. Mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych i mechanizmy kontroli, w tym zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwem oraz procesy monitorowania	32
Warunki odpowiednich ram regulacyjnych:.....	32
4.1. Procesy, metody, treść oraz wyniki oceny ryzyka i działań w zakresie monitorowania prowadzonych przez którąkolwiek z zaangażowanych stron: przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe, inni dostawcy usług utrzymania, producenci i inne podmioty oraz raporty z niezależnej oceny, o których mowa w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 402/2013	32
4.2. System zarządzania bezpieczeństwem zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem podstawowych elementów określonych w art. 9 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz wszelkich aktów wykonawczych UE.....	33
4.3. System zarządzania podmiotu/podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztaty utrzymaniowe, z uwzględnieniem funkcji określonych w art. 14 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 i w załączniku III do tej dyrektywy oraz wszelkich późniejszych aktów wykonawczych.....	33
4.4. Wyniki nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798	33
4.5. Zezwolenia, certyfikaty i sprawozdania z oceny wydane przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub inne organy ds. oceny zgodności	33
5. Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze	33
V. WNIOSKI	35
1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia	35
2. Środki podjęte od momentu zdarzenia.....	35
3. Uwagi dodatkowe	35
VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA	37
Spis rysunków	
Rysunek 1. Szkic sytuacyjny - kolorem czerwonym zaznaczono punkty charakterystyczne dotyczące zdarzenia (materiał PKBWK)	15
Rysunek 2. Plan schematyczny - kolorem czerwonym zaznaczono punkty charakterystyczne dotyczące zdarzenia (materiał PKBWK).....	16
Rysunek 3. Rzut pionowy - schemat układu słupów przy torze nr 1 z punktami charakterystycznymi (materiał PKBWK)	17
Rysunek 4. Wykres parametrów jazdy pojazdu kolejowego lokomotywy EU160-016 (opracowanie PKBWK).....	30
Rysunek 5. Wykres parametrów jazdy pojazdu kolejowego lokomotywy EU160-016 (opracowanie PKBWK).....	30
Spis zdjęć	
Zdjęcie 1. Mapka obrazująca miejsce kradzieży sieci linia 7, km 112,887 oraz zabudowy blachy km 115,507 (zdj. Google Maps)	14
Zdjęcie 2. Miejsce kradzieży tor nr 1 i tor nr 2 oraz km 112,887 początek zrywania uszkodzonej sieci (zdj. poglądowe - materiał PKBWK)	16
Zdjęcie 3. Widok sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150 w miejscu zdarzenia (źródło: PKBWK).....	17
Zdjęcie 4. Widok uszkodzenia sieci trakcyjnej: zerwane wieszaki podwieszenia przewodu jezdnego, uszkodzony wspornik ramion, brak ramion odciągowych (źródło: komisja kolejowa)	18
Zdjęcie 5. Widok uszkodzonego przewodu jezdnego, który został zerwany i przeciągnięty przez lokomotywę do słupa w lokacie 113-5 (źródło: komisja kolejowa)	19
Zdjęcie 6. Widok uszkodzonego pantografu lokomotywy EU160-016 (źródło: komisja kolejowa)	20

Zdjęcie 7. Widok uszkodzeń powstałych na wagonie (źródło: komisja kolejowa).....	20
Zdjęcie 8. Pozostawiony smartfon przy SHP w torze nr 1 (źródło: komisja kolejowa)	25
Zdjęcie 9. Porzucony element – śruba (źródło: komisja kolejowa).....	26
Zdjęcie 10. Przecięta blacha założona przez osoby trzecie w torze nr 1 (źródło: komisja kolejowa)	26

I. STRESZCZENIE

Rodzaj zdarzenia: Incydenty.

Opis: Zdarzenia zaistniały na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty linii kolejowej nr 7 Warszawa Osobowa – Dorohusk.

Do pierwszego zdarzenia doszło dnia 16.11.2025 r. o godz. 20:02 w wyniku kradzieży, tj. wycięcia 60-cio metrowych odcinków jednego przewodu jezdnego DJP odcągów naprężających w dwóch lokalizacjach: w torze nr 1 od lokaty 112-29 do lokaty 112-27 oraz w torze nr 2 od lokaty 112-30 do lokaty 112-28. Odcięte przez nieznanych sprawców odcinki sieci znajdowały się w rowie odwadniającym przy torze szlakowym nr 2 i nr 1. Pociąg MPE 83100/1 „GÓRSKI” relacji Świnoujście - Rzeszów Główny przewoźnika „PKP Intercity” S.A. prowadzony lokomotywą EU160-016 jechał torem szlakowym nr 1 w kierunku stacji Puławy Azoty i wjechał w miejsce odcięcia przewodu jezdnego przy wysięgu pomocniczym słupa krzyżowego w lokacie 112-29, co spowodowało uszkodzenie pantografu drugiego w kierunku jazdy i zerwanie sieci trakcyjnej w torze nr 1 od lokaty 112-31 do lokaty 113-5 (tj. od km 112,887 do km 113,131). Maszynista pociągu kontynuował jazdę z wybiegu aż do zatrzymania pociągu w stacji Puławy Azoty w km 118,200. Zaistniałe zdarzenie zgłosił dyżurnemu ruchu stacji Puławy Azoty informując go, że w torze nr 1 w km 112,800 zauważył błysk i wystąpił brak napięcia. Następnie po przybyciu pociągu sieciowego i sprawdzeniu lokomotywy oraz zabezpieczeniu uszkodzonego pantografu pociąg odjechał w dalszą drogę o godz. 23:23 korzystając z pierwszego pantografu lokomotywy. W pociągu podróżowało około 500 pasażerów. Po uszkodzeniu elementów sieci trakcyjnej oraz pantografu na lokomotywie celem określenia rozmiaru strat w infrastrukturze kolejowej dokonano sprawdzenia całego szlaku Zarzeka – Puławy Azoty. Kontrolę szlaku przeprowadził przedstawiciel IZ Lublin oraz SOK wspólnie z policjantem. Podczas tego obchodu o godz. 23:53 ujawniono w torze nr 1 w km 115,507 obcy element stalowy. To był drugi incydent polegający na umieszczeniu przez nieznanych sprawców wyprofilowanej blachy, która nałożona była na główkę szynę prawego toku i skręcona od dołu stopki szyny śrubą. Następnie znaleziono w km 115,534 przy lewym toku szynowym smartfon z powerbankiem oparty o odbojnicę SHP. Nieopodal przytwierdzonej do toku szynowego blachy znaleziono stalową śrubę leżącą po zewnętrznej stronie toru tego samego toku. Wszystkie te przedmioty nie były elementami infrastruktury kolejowej i zostały zabezpieczone do dalszego postępowania przez policję.

Data zdarzenia: 16.11.2025 r. godz. 20:02 wjazd pociągu w uszkodzoną sieć trakcyjną
godz. 23:53 ujawnienie w torze elementów nie kolejowych.

Miejsce zdarzenia: Szlak Zarzeka – Puławy Azoty, tor nr 1, km 112,887 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk. Położenie geograficzne 51°30'40.2"N 21°54'08.9"E
Szlak Zarzeka – Puławy Azoty, tor nr 1, km 115,507 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk. Położenie geograficzne 51°29'41.1"N 21°55'49.1"E

Skutki zdarzeń: Zerwana sieć trakcyjna i zniszczone elementy sieci w torze nr 1 od lokaty 112-31 do lokaty 113-5 (na długości 244 m). Uszkodzeniu uległ także pantograf na lokomotywie (drugi w kierunku jazdy pociągu) oraz zostały wybite trzy szyby zewnętrzne w trzecim wagonie za lokomotywą z prawej strony pociągu.

W wyniku zdarzenia zostało opóźnionych 29 pociągów pasażerskich łącznie na 438 minut oraz 11 pociągów towarowych na 1261 minut. Drugi incydent wykryty w trakcie kontroli po zdarzeniu pierwszym nie spowodował materialnych strat.

W wyniku incydentów osób poszkodowanych nie było.

Czynnik przyczynowy: 1. Wjazd pociągu jadącego torem nr 1 w odcinek z uszkodzoną i obniżoną siecią trakcyjną powodując połamanie pantografu i zerwanie sieci.
(oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan bądź ich kombinację, które w przypadku skorygowania, wyeliminowania lub uniknięcia najprawdopodobniej zapobiegłyby zdarzeniu)

2. Zabudowa przez osoby trzecie blachy nałożonej na prawy tok w torze nr 1 w km 115,507.

Czynniki przyczyniające się: 1. Kradzież odcinka sieci trakcyjnej, tj. jednego z dwóch przewodów jezdnych (DJP) na odciegach naprężających sieć trakcyjną skutkująca jej uszkodzeniem i obniżeniem.
(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)

2. Łatwy dojazd i dostęp do terenu kolejowego umożliwiający osobom trzecim ingerencję w elementy infrastruktury kolejowej.

3. Brak stosowania nowoczesnych systemów przeciwdziałania kradzieżom kolejowej sieci trakcyjnej.

4. Znajomość zagadnień dotyczących budowy sieci trakcyjnej i zasad działania zabezpieczeń przepięciowych przez sprawców kradzieży.

Czynnik systemowy: Nie stwierdzono.

(oznacza każdy czynnik przyczynowy lub przyczyniający się o charakterze organizacyjnym, zarządczym, społecznym lub regulacyjnym, który może mieć wpływ na podobne i powiązane zdarzenia w przyszłości, z uwzględnieniem w szczególności warunków ram regulacyjnych, projektu i stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, umiejętności personelu, procedur i utrzymania)

- Zalecenia i ich adresaci:**
1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracuje program wdrażania nowoczesnych systemów przeciwdziałania kradzieżom kolejowej sieci trakcyjnej na liniach kolejowych o znaczeniu państwowym z wykorzystaniem:
 - elektronicznych systemów antykradzieżowych,
 - zabezpieczeń konstrukcyjnych,
 - innych działań organizacyjnych.
 2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., we współpracy ze Strażą Ochrony Kolei oraz innymi właściwymi podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo infrastruktury kolejowej, będzie podejmować działania zmierzające do zwiększenia poziomu nadzoru nad wybranymi liniami kolejowymi o znaczeniu państwowym, w szczególności nad elementami infrastruktury krytycznej, poprzez intensyfikację obchodów, objazdów oraz innych form działań prewencyjnych.
 3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach budowy nowych oraz modernizacji istniejących sieci trakcyjnych będzie wdrażać nowoczesne systemy antykradzieżowe sieci trakcyjnej.
 4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach prowadzonych szkoleń i pouczeń okresowych dla pracowników ujmie zagadnienia związane z ochroną infrastruktury kolejowej przed kradieżą i działalnością terrorystyczną.

II. POSTĘPOWANIE I JEGO KONTEKST

1. Decyzja o wszczęciu postępowania

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej „PKBWK” lub „Komisją”) Pan Tadeusz Ryś wydał na mocy art. 28e ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r. poz. 1234), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, decyzję nr PKBWK.590.6.2025 z dnia 21 listopada 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności zdarzeń zaistniałych w dniu 16 listopada 2025 r. na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk, szlak Zarzeka – Puławy Azoty o godz. 20:15 w km 112,800 oraz o godz. 23:53 w km 115,500.

Ustalona lokalizacja i czas zdarzeń ujęte w Raporcie są faktyczne, potwierdzone materiałem z dochodzenia i mimo, że odbiegają od lokalizacji wskazanych w zawiadomieniu i decyzji dotyczą tych zdarzeń. Uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod nr PL-10760.

2. Uzasadnienie decyzji o wszczęciu postępowania

Biorąc pod uwagę charakter zdarzeń i ich okoliczności, Przewodniczący PKBWK zdecydował o podjęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji na podstawie art. 28e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Zdarzenia te, jako incydenty kolejowe odnoszą się do systemu, jako całości zgodnie z art. 28e ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym. Ponadto decyzję uzasadniał charakter incydentów o dużym prawdopodobieństwie zbieżności kradzieży oraz umieszczenia obcych elementów w torze z aktem o charakterze dywersyjnym.

3. Zakres i ograniczenia postępowania, w tym jego uzasadnienie, a także wyjaśnienie wszelkich opóźnień, które uznaje się za ryzyko lub inne oddziaływanie na przebieg postępowania lub wnioski z postępowania

Postępowanie ustalające czynniki przyczynowe, przyczyniające się i systemowe do zaistnienia zdarzeń, prowadzone było na podstawie art. 28h ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, które zgodnie z postanowieniem art. 28f ust. 3 nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności.

Podczas prowadzonego postępowania nie wystąpiły ograniczenia, które wpłynęłyby negatywnie na jego przebieg.

4. Zagregowany opis zdolności technicznych funkcji w zespole osób prowadzących postępowanie

Przewodniczący Komisji wyznaczył spośród członków stałych Komisji pięcioosobowy Zespół badawczy, posiadający kwalifikacje i kompetencje w zakresie prowadzonego postępowania.

5. Opis procesu komunikacji i konsultacji prowadzonego z osobami lub podmiotami, biorącymi udział w zdarzeniu, podczas postępowania oraz w związku z przedstawionymi informacjami

Na podstawie art. 28h ust. 2 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Przewodniczący PKBWK zobowiązał wskazane osoby spośród członków komisji kolejowej do współpracy z Zespołem badawczym (pismo nr PKBWK.590.6.3.2025 z dnia 15 grudnia 2025 r.).

Zgodnie z powyższym pismem, w dniu 09 grudnia 2025 r. w siedzibie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie, Sekcja Eksploatacji Dęblin przewodniczący komisji kolejowej przekazał protokołarnie zgromadzoną przez komisję kolejową dokumentację kierującemu Zespołowi badawczemu PKBWK. Ponadto Przewodniczący PKBWK wystąpił pismem nr PKBWK.590.6.5.2025/2026 z dnia 26 lutego 2026 r. do PGE Energetyka Kolejowa S.A. Zakład Mazowiecki o przekazanie dodatkowej dokumentacji związanej z tym zdarzeniem.

6. Opis poziomu współpracy zaproponowanego przez zaangażowane podmioty

W czasie prowadzonego postępowania wyjaśniającego okoliczności i czynniki zdarzenia, współpraca z przedstawicielami podmiotów powiązanych z okolicznościami zdarzenia nie budziła zastrzeżeń Zespołu badawczego.

7. Opis metod i technik zastosowanych w postępowaniu oraz metod analizy stosowanych w celu ustalenia faktów i poczynienia ustaleń, o których mowa w raporcie

W trakcie całego procesu zmierzającego do wyjaśnienia przyczyn zaistniałych zdarzeń, Zespół badawczy uwzględnił postanowienia przepisów krajowych, przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury tj. spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. oraz dokumentacji technicznej. Ponadto korzystał z własnej wiedzy i doświadczenia oraz z dokumentacji zgromadzonej przez Zespół badawczy, komisję kolejową i prokuraturę.

W ramach badania zdarzeń, Zespół badawczy wykonał między innymi poniższe czynności:

- oględziny miejsca zdarzenia,
- sporządzenie dokumentacji fotograficznej i filmowej,
- analizę materiałów zebranych i udostępnionych przez prokuraturę,
- analizę dokumentacji przekazanej przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, oraz PGE Energetyka Kolejowa S.A.,
- przeprowadzenie inspekcji na przedmiotowym szlaku,
- wysłuchania osób związanych ze zdarzeniami kolejowymi,
- analizę nagrań monitoringu z lokomotywy EU160-016,
- analizę nagrań monitoringu z pojazdów kolejowych przed zdarzeniami,
- analizę nagrań z rejestratorów rozmów prowadzonych za pomocą sieci radiołączności pociągowej,
- analizę danych rejestratora parametrów jazdy pojazdu kolejowego lokomotywy EU160-016.

Poniżej przedstawiono wybrane akty prawne, przepisy oraz instrukcje wewnętrzne wykorzystane w trakcie prowadzonego postępowania:

Przepisy Unii Europejskiej:

- 1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych (Dz. Urz. UE L119 z 04.05.2016 r. str.1. z późn. zm.)).
- 2) 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 (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 r.).
- 3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2016/798/WE z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.).

Przepisy krajowe:

- 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 1234).
- 2) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 418).
- 3) Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (t.j. Dz.U. z 2019 r. z późn. zm.).
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 723).
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2024 r. poz. 780 z późn. zm.).
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 01 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. z 2022 r. poz. 2680).
- 7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. z 2022 r. poz. 2574).
- 8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 100, z późn. zm.).
- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym z dnia 16 marca 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 369).

Instrukcje wewnętrzne zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wybrane):

- 1) Ir-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów.
- 2) Ir-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
- 3) Iet-2 Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej.
- 4) Id-1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
- 5) Id-7 (D-10) Instrukcja o dozorowaniu linii kolejowych.
- 6) Id-21 Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 7) Decyzja Nr 3/2025 Członka Zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 04 lipca 2025 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Dokumentacji Techniczno-Ruchowych (DTR) dla typów sieci trakcyjnej.

Instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. (wybrane):

- 1) Bt-1 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
- 2) Br-21 Instrukcja dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich.
- 3) Br-3 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów.
- 4) Bt-3 Instrukcję o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych.
- 5) Bbhp-1 Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych.

8. Opis trudności i konkretnych wyzwań napotkanych podczas postępowania

Zespół badawczy nie napotkał trudności ani problemów, które mogłyby wpłynąć na przebieg postępowania, lub jego wnioski.

9. Wszelkie interakcje z organami wymiaru sprawiedliwości

Przewodniczący PKBWK pismem nr PKBWK.590.5.4.2025 PKBWK.590.6.4.2025 z dnia 16 grudnia 2025 r. wystąpił do Mazowieckiego Wydziału Zamiejscowego Departamentu do Spraw Przestępczości Zorganizowanej i Korupcji Prokuratury Krajowej w Warszawie o udostępnienie dokumentacji związanej z prowadzonym postępowaniem oraz o przekazanie fotokopii materiału zabezpieczonego przez policję po zdarzeniu. Materiały, o których mowa powyżej, zostały udostępnione dla potrzeb Zespołu badawczego w sposób umożliwiający prowadzenie dalszego postępowania.

10. Inne informacje istotne w kontekście prowadzonego postępowania

Zespół badawczy uwzględniając znalezienie w torze obcych elementów niebędących częściami infrastruktury kolejowej przyjął fakt ich umieszczenia, jako celowe działanie osób trzecich dążących do spowodowania wypadku kolejowego. Stwierdzenie to poparte jest zdarzeniem, które miało miejsce tego samego dnia o godz. 6:40 na tym samym torze, na szlaku Sobolew – Życzyn w km 90,550, zdarzenie to objęte jest odrębnym postępowaniem Komisji. Przygotowane i umieszczone w torze nr 1 w km 115,507 takie elementy jak blacha obejmująca całą szynę i skręcona pod stopką szyny śrubą, telefon komórkowy z podłączoną baterią oraz dodatkowe części w postaci śrub, a także ślady uszkodzeń elementów toru, wg. Zespołu badawczego świadczą o celowym działaniu osób postronnych. Działania te mają znamiona o charakterze aktu terrorystycznego. Z uwagi na charakter tego incydentu, szczegółowe wyjaśnienie zaistnienia zdarzenia oraz wykrycie sprawców, a także określenie celu, jakiemu miały służyć umieszczone w torze przedmioty wykracza poza kompetencje Zespołu badawczego. Zabezpieczone przez policję dowody rzeczowe i ślady posłużą organom bezpieczeństwa państwa do kontynuacji prowadzonego postępowania i szczegółowego wyjaśnienia tego zdarzenia.

III. OPIS ZDARZENIA

1. Zdarzenie i podstawowe informacje

1.1. Opis typu zdarzenia

Pierwszy incydent wywołany został kradzieżą sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150 poprzez wycięcie jednego drutu jezdniego na odciegach naprężających w torach nr 1 i 2 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty linii kolejowej nr 7. Zdarzenie polegało na wjechaniu lokomotywy elektrycznej ze składem wagonów osobowych w odcinek sieci trakcyjnej z wyciętym drutem jezdniowym w torze nr 1. W zdarzeniu brał udział pociąg MPE 83100/1 relacji Świnoujście – Rzeszów Główny przewoźnika „PKP Intercity” S.A. prowadzony lokomotywą EU160-016.

Drugi incydent polegał na zabudowie przez osoby trzecie blachy nałożonej na prawy tok toru nr 1 i skróconej śrubą od dołu szyny pod jej stopką. Ponadto przy lewym toku szynowym w km 115,534 został ujawniony smartfon z powerbankiem oparty o odbojnicę SHP. Nieopodal przytwierdzonej do toku szynowego blachy znaleziono stalową śrubę leżącą po zewnętrznej stronie prawego toku toru. Wszystkie te przedmioty nie były elementami infrastruktury kolejowej i zostały zabezpieczone do dalszego postępowania przez policję. Dalsze postępowanie w zakresie dotyczącym celu umieszczenia obcych w/w przedmiotów w torze oraz ustalenie sprawców prowadzone jest przez prokuraturę.

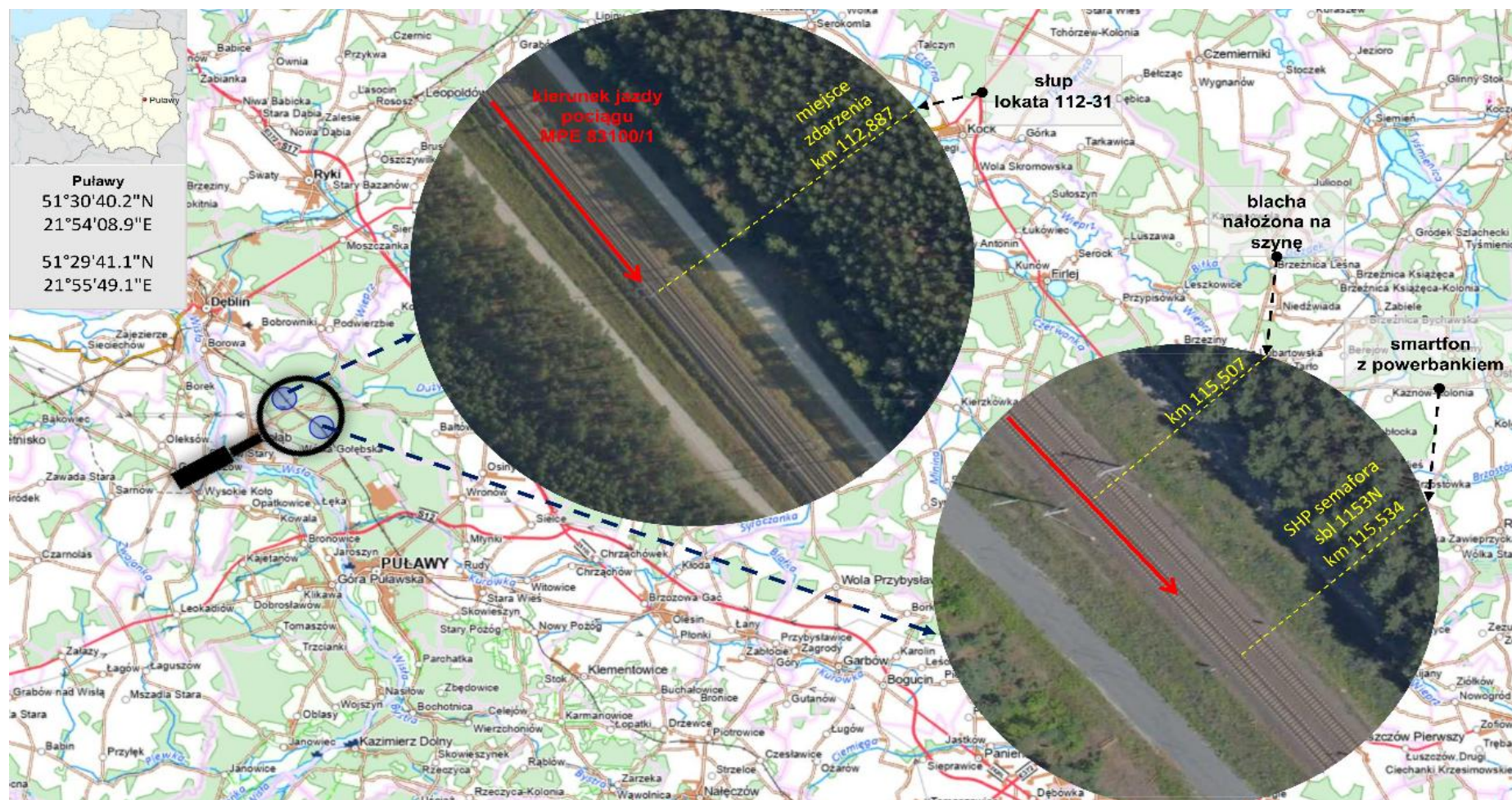
1.2. Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia

Pierwszy incydent zaistniał 16 listopada 2025 r. na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty o godz. 20:02 w torze nr 1, km 112,887. Natomiast drugi incydent ujawniono tego samego dnia o godz. 23:53 znajdując obce elementy w torze nr 1, km 115,507. Dokładna data i czas zabudowy tych elementów jest niemożliwa do ustalenia przez Zespół badawczy. Zdarzenia te zaistniały na obszarze zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie.

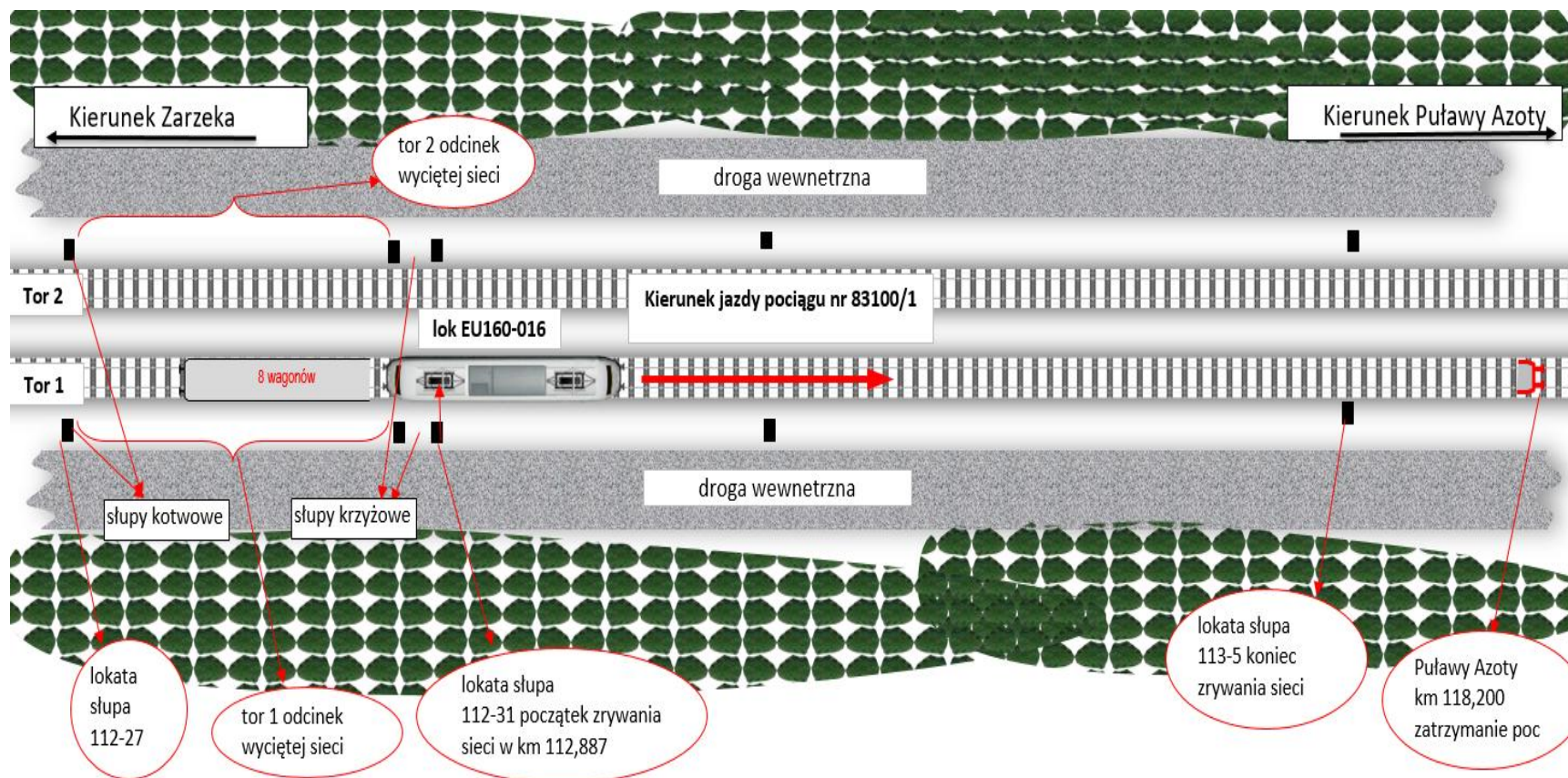
1.3. Opis miejsca zdarzenia, z uwzględnieniem warunków meteorologicznych i geograficznych w momencie zdarzenia oraz ewentualnych prac prowadzonych na miejscu zdarzenia lub w pobliżu miejsca zdarzenia

Szlak Zarzeka – Puławy Azoty, na którym doszło do zdarzenia usytuowany jest na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk. Linia ta jest dwutorowa, zelektryfikowana, pierwszorzędna. Tor nr 1 główny szlakowy zbudowany z szyn 60E1, bezстыkowy, na podkładach betonowych PS93, przytwierdzenie typu Sb7, podsypka tłuczniowa. Rok produkcji szyn i podkładów 2018, rok zabudowy szyn i podkładów 2020. Odcinek toru nr 1 na którym zaistniało zdarzenie dotyczące sieci trakcyjnej położony jest na prostej od km 112,540 do km 113,200 o spadku w kierunku jazdy pociągu MPE 83100/1 wynoszącym 1,5‰. Tor nr 1 w miejscu założonej blachy w km 115,507, położony jest w łuku o promieniu R=2010 m z przechyłką toru h=70 mm. Sieć trakcyjna zabudowana w 2019 r. w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, Etap I”. Właścicielem sieci trakcyjnej zabudowanej na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., utrzymującym PGE Energetyka Kolejowa S.A. Zakład Mazowiecki. Odcinek torów nr 1 i 2 na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty położony jest w obszarze zalesionym. Wzdłuż torów po obu stronach znajdują się utwardzone drogi wewnętrzne.

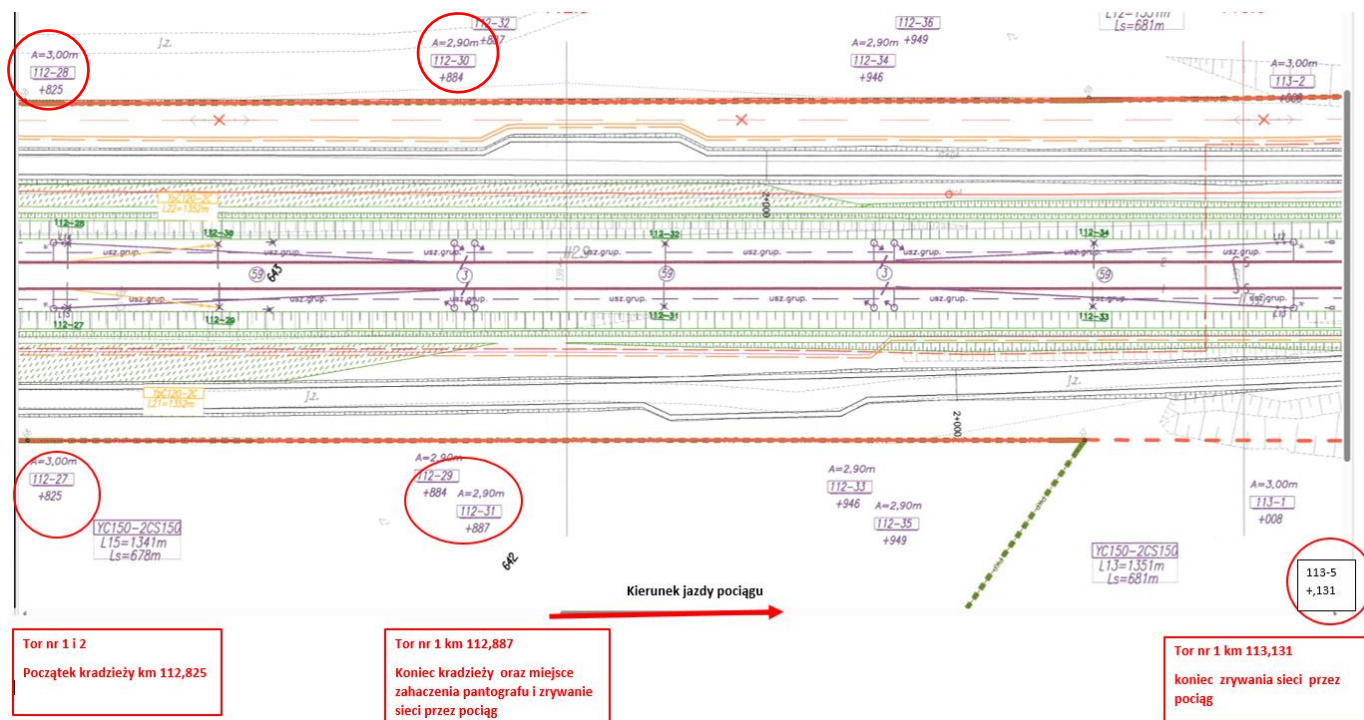
Współrzędne geograficzne miejsca zdarzenia pierwszego dotyczącego sieci 51°30'40.2"N 21°54'08.9"E oraz zdarzenia drugiego umieszczenia blachy 51°29'41.1"N 21°55'49.1"E.



Zdjęcie 1. Mapka obrazująca miejsce kradzieży sieci linia 7, km 112,887 oraz zabudowy blachy km 115,507 (zdj. Google Maps)



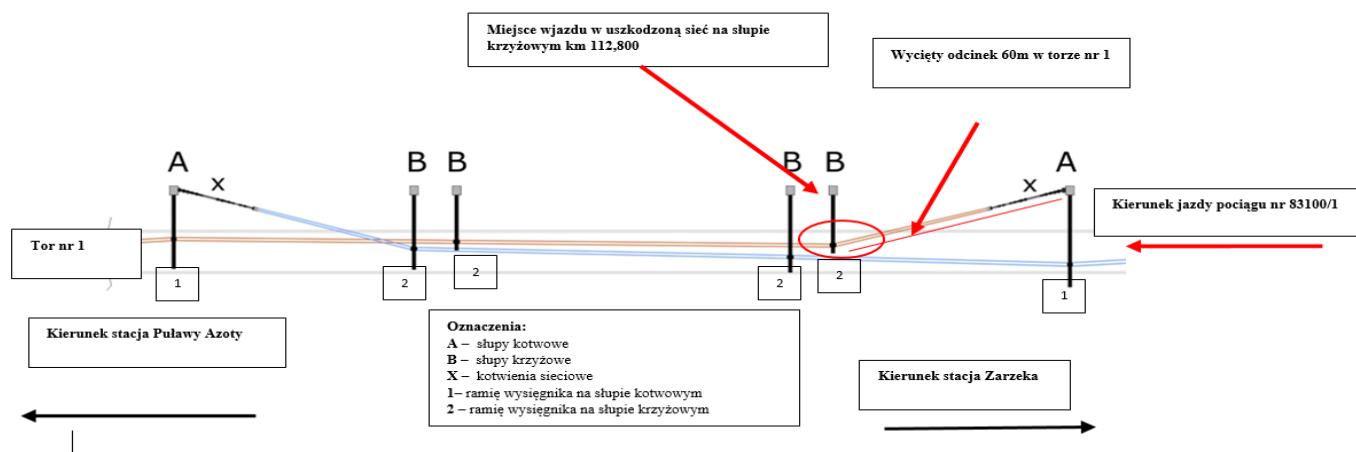
Rysunek 1. Szkic sytuacyjny - kolorem czerwonym zaznaczono punkty charakterystyczne dotyczące zdarzenia (materiał PKBWK)



Rysunek 2. Plan schematyczny - kolorem czerwonym zaznaczono punkty charakterystyczne dotyczące zdarzenia (materiał PKBWK)



Zdjęcie 2. Miejsce kradzieży tor nr 1 i tor nr 2 oraz km 112,887 początek zrywania uszkodzonej sieci (zdj. poglądowe - materiał PKBWK)



Rysunek 3. Rzut pionowy - schemat układu słupów przy torze nr 1 z punktami charakterystycznymi (materiał PKBWK)

Zdarzenia zaistniały w porze ciemnej, zachmurzenie duże. Temperatura wahała się od 2°C do 5°C, widoczność była ograniczona (ciemno, pochmurny wieczór), słyszalność dobra, inne zjawiska atmosferyczne nie występowały. Czas założenia w torze nr 1 elementów niestanowiących infrastruktury kolejowej jest nie możliwy do ustalenia przez Zespół badawczy.

W czasie zaistnienia zdarzenia na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty nie prowadzono żadnych prac mających wpływ na zaistnienie zdarzenia.



Zdjęcie 3. Widok sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150 w miejscu zdarzenia (źródło: PKBWK)

1.4. Zgony, urazy i szkody materialne

- a) pasażerowie, pracownicy lub podwykonawcy, użytkownicy przejazdu kolejowego, intruzi, inne osoby znajdujące się na peronie, inne osoby nieznajdujące się na peronie

Nie było.

b) ładunki, bagaże i inne mienie

Nie było.

c) tabor kolejowy, infrastruktura i środowisko

Sieć trakcyjna – odcięty jeden z drutów jezdnych DJP odciągów naprężających w dwóch lokalizacjach: tor 1 od lokaty 112-29 do lokaty 112-27 oraz tor 2 od lokaty 112-30 do lokaty 112-28. Ponadto zerwana sieć trakcyjna w torze nr 1 od lokaty 112-31 do lokaty 113-5, tj. od km 112,887 do km 113,131. Zerwaniu uległo około 244 metrów podwójnej sieci trakcyjnej oraz zniszczeniu uległy elementy sieci (tj. wieszaki, wspornik, ramię odciągowe). Wycięte przez osoby postronne zostały dwa odcinki przewodu jezdnego po około 60 m każdy. Przewody te z wyraźnymi śladami mechanicznego cięcia leżały w rowach przy torze nr 1 i nr 2.



Zdjęcie 4. Widok uszkodzenia sieci trakcyjnej: zerwane wieszaki podwieszenia przewodu jezdnego, uszkodzony wspornik ramion, brak ramion odciągowych (źródło: komisja kolejowa)

Ponadto na lokomotywie EU160-016 uszkodzony został pantograf nr 2. Uszkodzeniu uległ ślizg z nakładką grafitową, zespół ślizgacza, wspornik zawieszenia oraz ramię górne. Wskutek zdarzenia w pociągu MPE 83100/1 uszkodzeniu uległ również wagon pasażerski o nr PL PKPIC 50 51 84-78 125-8. Uszkodzona została malatura poszycia pudła oraz w oknach z prawej strony wagonu wybite zostały trzy kolejne szyby zewnętrzne.

Zdarzenia nie spowodowały szkód w środowisku naturalnym.



Zdjęcie 5. Widok uszkodzonego przewodu jezdnego, który został zerwany i przeciągnięty przez lokomotywę do słupa w lokacie 113-5 (źródło: komisja kolejowa)



Zdjęcie 6. Widok uszkodzonego pantografu lokomotywy EU160-016 (źródło: komisja kolejowa)



Zdjęcie 7. Widok uszkodzeń powstałych na wagonie (źródło: komisja kolejowa)

1.5. Opis innych skutków, w tym wpływu zdarzenia na regularną działalność zaangażowanych podmiotów

a) ograniczenia w ruchu pociągów:

Tory stacyjne nr 1, 3, 5 stacji Zarzeka oraz tor szlakowy nr 1 Wieprz – Zarzeka zamknięty od godz. 20:15 do godz. 21:07 dnia 16 listopada 2025 r. Tory stacyjne nr 1, 3, 5 stacji Puławy Azoty zamknięte od godz. 20:15 do godz. 23:10 dnia 16 listopada 2025 r.

Tor nr 1 szlaku Puławy Azoty – Puławy zamknięty od godz. 20:15 do godz. 22:40 dnia 16 listopada 2025 r.

Tor nr 2 linii kolejowej nr 580 szlaku Wieprz – Wisła zamknięty od godz. 20:15 do godz. 21:07 dnia 16 listopada 2025 r.

Tor nr 1 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty zamknięty od godz. 20:15 dnia 16 listopada 2025 r. do godz. 22:15 dnia 17 listopada 2025 r. z powodu uszkodzenia sieci.

Tor nr 2 od km 112,700 do km 112,900 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty od godz. 22:00 dnia 16 listopada 2025 r. do godz. 03:25 dnia 18 listopada 2025 r. - jazda pociągów z opuszczonymi pantografami oraz z ograniczoną prędkością do 60 km/h.

Tor nr 2 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty zamknięty od 04:35 do godz. 05:05 dnia 17 listopada 2025 r. z powodu prac służb przy demontażu elementów powiązanych z znalezionym smartfonem.

Tor nr 2 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty zamknięty od 22:55 dnia 17 listopada 2025 r. do godz. 03:25 dnia 18 listopada 2025 r. z powodu prac pociągu sieciowego.

b) opóźnienia pociągów:

W wyniku zdarzenia zostało opóźnionych 29 pociągów pasażerskich łącznie na 438 minut oraz 11 pociągów towarowych na 1261 minut.

c) komunikacja zastępcza:

Nie wprowadzono.

1.6. Identyfikacja osób, ich funkcji i zaangażowanych podmiotów, w tym ewentualne powiązania z wykonawcami lub innymi odpowiednimi stronami

Bezpośrednio związane ze zdarzeniem były następujące osoby:

- maszynista pociągu MPE 83100/1 przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A.,
- kierownik pociągu MPE 83100/1 przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A.,
- dyżurny ruchu odcinkowy 3 nastawni zdalnego sterowania LCS Dęblin,
- dyżurny ruchu pomocniczy 3 nastawni zdalnego sterowania LCS Dęblin.

1.7. Opis i identyfikatory pociągów oraz ich skład, w tym powiązany tabor kolejowy i numery rejestracyjne

Pociąg pasażerski MPE 83100/1 przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A., relacji Świnoujście – Rzeszów Główny zestawiony z lokomotywy oraz 8 wagonów pasażerskich:

- 1) lokomotywa EU160-016 o numerze EVN: PL-PKPIC 91 51 51 70 103-3;
- 2) wagony o numerach EVN:
 - PL PKPIC 50 51 29-78 048-0,
 - PL PKPIC 50 51 20-78 829-2,
 - PL PKPIC 50 51 84-78 125-8,
 - PL PKPIC 50 51 39-78 049-6,
 - PL PKPIC 61 51 21-70 096-2,
 - PL PKPIC 61 51 21-70 100-2,
 - PL PKPIC 61 51 21-70 093-9,
 - PL PKPIC 61 51 19-70 210-3.

Dane o pociągu MPE 83100/1:

- długość pociągu – 224 m,
- masa ogólna pociągu – 474 t,
- masa brutto – 394 t,
- masa hamująca wymagana – 678 t,
- masa hamująca rzeczywista – 790 t,
- procent masy hamującej rzeczywistej – 166 %,
- procent masy hamującej wymaganej – 143 %.

Pociąg prawidłowo osygnalizowany sygnałami Pc1 i Pc5.

Lokomotywa EU160-016 posiadała przywrócenie do eksploatacji nr BPT1m-8/2024 wydane w dniu 22 listopada 2024 r. przez „PKP Intercity” S.A. Ostatni przegląd poziomu utrzymania P2/1 wykonany w dniu 03 października 2025 r., P2/2 wykonany w dniu 03 sierpnia 2025 r.

1.8. Opis odpowiednich części infrastruktury i sygnalizacji – typ toru, zwrotnica, urządzenie zależnościowe, sygnał, systemy ochrony pociągu

Ruch pociągów na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty prowadzony jest przez dyżurnego ruchu odcinkowego 3 z Lokalnego Centrum Sterowania Dęblin „Db”, którego wspomaga dyżurny pomocniczy 3. Ruch pociągów prowadzony jest za pomocą urządzeń komputerowych ESTW L90.5 z zastosowaniem blokady typu ESTW wieloodstępowej (samoczynnej) dwukierunkowej czterostawnej.

Tor nr 1 bezstykowy:

Szyny typu.....	– 60E1
Podkłady.....	– betonowe PS93
Typ przytwierdzenia.....	– sprężyste typ Sb7
Rodzaj podsypki.....	– tłuczniowa
Największa dozwolona prędkość pociągów na szlaku....	– 160 km/h

Częstotliwość obchodów torów na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty od km 106,800 do 116,90 co 10 dni. Ostatni obchód torów na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty wykonany był 08 listopada 2025 r.

Sieć trakcyjna:

Typ YC150-2CS150 – świadectwo Nr B/2008/0049 dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego wydane w dniu 05 czerwca 2008 r.

Sieć trakcyjna typu YC150-2CS150 skompensowana, uelastyczniona, z liną nośną Cu o przekroju 150 mm², z dwoma przewodami jezdnyymi z miedzi srebrowej o przekroju 150 mm², przeznaczona do zasilania elektrycznych pojazdów trakcyjnych jeżdżących po torach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z prędkością $V \leq 200$ km/h. Naciągi zastosowane w przewodzie jezdny: 2966 daN, w linie nośnej: 1907 daN, w linie zawieszenia „Y”: 250 daN. Wysokość 1,7 m. Nominalne przesło 65 m.

Według metryki odcinka naprężenia sieci trakcyjnej dla toru nr 1 - sekcji L-15 o długość odcinka 1341 m od lokaty słupa 112-27 do lokaty słupa 114-9 tj. od km 112,825 do km 114,166 wykonane zostały przeglądy sieci w dniach: 30/31.05.2022 r., 12/13 i 13/14.12.2023 r., 20/21.05.2025 r. – średnie zużycie DJP L - 0%, P - 0%. Następnym pomiar zużycia DJP za 3 lata. Średnica grubości DJP L - 14,5, P - 14,5.

Protokół nr 54/06/2025 odbioru usługi przeglądu okresowego, wykonanego w dniach 15/16, 19/20, 20/21, 21/22, 22/23, 26/27 maja 2025 r. przez PGE Energetyka Kolejowa S.A. w torze nr 1 w sekcjach nr L-9, L-11, L-13, L-15, L-17, L-19, L-21 nie stwierdza nieprawidłowości mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub mogących spowodować awarię sieci trakcyjnej.

Dnia 16 listopada 2025 r. tj. w dniu incydentu podstacje trakcyjne pracowały prawidłowo.

Nastawy zasilaczy na PT Dęblin:

- Wólka Profecka 1 – 2700 A,
- Wólka Profecka 2 – 2700 A.

Nastawy zasilaczy na PT Wólka Profecka:

- Dęblin 1 – 2700 A,
- Dęblin 2 – 2700 A.

Zespół badawczy stwierdza, że czynniki przyczynowe i przyczyniające się do powstania incydentu zerwania sieci trakcyjnej nie były powiązane ze stanem technicznym sieci, lecz z ingerencją osób trzecich.

1.9. Wszelkie pozostałe informacje istotne w kontekście opisu zdarzenia i informacji podstawowych

Blacha zabudowana przez osoby trzecie na prawym toku toru nr 1 i skrzycona od dołu szyny śrubą oraz pozostawiony w km 115,534 linii kolejowej nr 7 smartfon z przytwierdzonym powerbankiem oparty o odbojnicę SHP a także pozostałe odnalezione przedmioty nie stanowią elementów infrastruktury kolejowej. Incydent ten nosi charakter potencjalnego zagrożenia terrorystycznego, dlatego wszystkie przedmioty zostały zabezpieczone do dalszego postępowania przez policję. Szczegółowe określenie daty i czasu zabudowy tych elementów, celu umieszczenia tych przedmiotów oraz identyfikacja sprawców, są niemożliwe do dokładnego ustalenia przez Zespół badawczy Komisji. Zespół badawczy określił ten przedział czasowy na okres pomiędzy ostatnim obchodem torów a dniem ujawnienia tych elementów tj. pomiędzy 8-mym a 16-tym listopada 2025 r.

Dalsze postępowanie w tym zakresie prowadzone jest przez prokuraturę.

2. Oparty na faktach opis wydarzeń

2.1. Łańcuch nieodległych wydarzeń, które doprowadziły do powstania zdarzenia, w tym: działania podejmowane przez zaangażowane osoby; funkcjonowanie taboru kolejowego i instalacji technicznych; funkcjonowanie systemu operacyjnego

Dnia 16 listopada 2025 r. o godz. 15:19 maszynista przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. rozpoczął zmianę roboczą w stacji Lublin Główny, skąd prowadził pociąg do stacji Warszawa Wschodnia. Maszynista ten na stacji Warszawa Wschodnia przejął prowadzenie pociągu MPE 83100/1 relacji Świnoujście – Rzeszów Główny. Jadąc torem nr 1 szlaku Sobolew – Życzyn zgodnie z rozkazem pisemnym „O” zmniejszył prędkość do 20 km/h w miejscu prac policji i służb związanych ze zdarzeniem z godz. 6:40. Po minięciu ograniczenia maszynista tego pociągu kontynuował jazdę nie stwierdzając żadnych nieprawidłowości. Z prędkością rozkładową minął stację Zarzeka i dalej jechał torem nr 1 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty.

Tego samego dnia nieznani sprawcy podjechali autem od strony toru nr 1 tego szlaku celem kradzieży przewodów miedzianych z kolejowej sieci trakcyjnej, o czym świadczą ślady opon samochodu na poboczu między torem a drogą dojazdową pozostawione w lokalizacji wycięcia przewodów. Sprawcy kradzieży założyli zabezpieczenie ciężarów przy słupach kotwowych. Do tego celu wykorzystali przywiezione około 2,0 m odcinki pręta zbrojeniowego, które zostały przymocowane zaciskiem kabłąkowym do cięgna linowego urządzenia naprężającego natomiast drugi zakrzywiony koniec zahaczony był o rolkę linową. Pręty te miały zabezpieczać przed gwałtownym opadnięciem ciężarów podczas cięcia przewodu jezdnego. Taki sposób zabezpieczenia zastosowano od strony słupów kotwowych w torze nr 1 i nr 2. Następnie wycięto jeden z dwóch przewodów DJP między słupami: kotwowym i krzyżowym w torze nr 1 i nr 2. Pozostawione w rowie przewody o długości 2 x 60 m miały wyraźne ślady cięcia mechanicznego. Nastąpiło to około godz. 19:48 o czym świadczy fakt, że wcześniejszy pociąg nr 125005 jadący torem nr 1 zjechał z tego szlaku o godz. 19:47 bez przeszkód i maszynista nie zaobserwował nieprawidłowości. Sprawcy kradzieży prawdopodobnie zostali spłoszeni przez jadący pociąg MPE 83100/1 relacji Świnoujście – Rzeszów Główny opóźniony około 10 minut, który zbliżał się od stacji Zarzeka. Maszynista tego pociągu jadąc torem nr 1 z prędkością 159 km/h o godz. 20:01:11 w km 112,887 zauważył błysk na sieci trakcyjnej, stwierdził zanik napięcia i zadziałanie systemu awaryjnego opuszczania pantografu (ADD) na pantografie nr 2 (zgodnie z kierunkiem jazdy). Na słupie w lokacie 112-29 nastąpiło zwarcie pantografu z uszkodzoną i obniżoną siecią trakcyjną będącą pod napięciem - następuje kolejny błysk ognia i zrywanie drutu jezdnego sieci powodując uszkodzenie pantografu

i elementów sieci trakcyjnej, aż do słupa w lokacie 113-5. Jeden z przewodów zerwanych pantografem uderzył w trzeci wagon z prawej strony pociągu wybijając szyby zewnętrzne w trzech kolejnych oknach tego wagonu (szyby wewnętrzne były nienaruszone). Po uderzeniach zerwanego przewodu o pudło wagonu nastąpiło jego zahaczenie o konstrukcję stalową słupa w lokacie 113-5. Zerwane elementy sieci trakcyjnej i przewody jezdne leżały na ziemi po prawej stronie toru nr 1. Maszynista pomimo zauważenia błysku na sieci przy prędkości pociągu 159 km/h nie odczuł i nie zauważył, że za pociągiem następuje zrywanie drutów i niszczenie elementów sieci (wysięgnika, wieszaków, odciągów). Kontynuował on jazdę bezprądowo z opuszczonym (wskutek zadziałania systemu ADD) i uszkodzonym pantografem nr 2 do stacji Puławy Azoty. Po spadku prędkości do 60 km/h maszynista podniósł przedni odbierak prądu (pantograf nr 1), po stwierdzeniu, że w sieci nie ma napięcia opuścił go i zatrzymał pociąg w stacji Puławy Azoty o godz. 20:05:30 w km 118,200. W trakcie jazdy o godz. 20:02 maszynista zgłosił dyżurnemu ruchu stacji Puławy Azoty, konieczność zatrzymania pociągu w stacji Puławy Azoty z powodu błysku na sieci i zadziałania systemu ADD na pantografie nr 2. O godz. 20:04 kierownik pociągu zgłosił maszyniście, że w wagonie jest wybita szyba. Maszynista innego pociągu o numerze 21100, jadąc torem nr 2 w kierunku stacji Zarzeka na polecenie dyżurnego stacji Puławy Azoty obserwował sieć trakcyjną toru nr 1. Zauważył zerwaną sieć trakcyjną od kilometra 112,800 i o godz. 20:12 zgłosił ten fakt dyżurnemu ruchu stacji Puławy Azoty. Maszynista pociągu MPE 83100/1 o godz. 20:30 powiadomił dyżurnego ruchu, że w związku z zerwaniem sieci konieczne jest wezwanie pogotowia sieciowego dla sprawdzenia pantografu lokomotywy. Dyżurny potwierdził, że pociąg sieciowy wyjechał już ze stacji Dęblin. Przybyłe na miejsce pogotowie sieciowe zabezpieczyło uszkodzony pantograf nr 2 lokomotywy EU160-016. Następnie o godz. 23:23 pociąg MPE 83100/1 kontynuował jazdę na pantografie nr 1, do stacji Lublin Główny, z ograniczoną prędkością do 120 km/h z powodu wybitych zewnętrznych szyb w trzecim wagonie pociągu. W wyniku zdarzenia nikt z podróżujących w pociągu nie został poszkodowany ani nie poniósł strat materialnych.

Na podstawie zebranego materiału w toku postępowania Zespół badawczy ustalił następującą sekwencję zdarzeń:

A. Dziennik dyspozytorski PGE Energetyka Kolejowa S.A.

godz. 19:48:29.508 – 19:48:59.890

Następuje wyłączenie zabezpieczeń prądowych w torze nr 1 i 2 oraz samoczynne ponowne załączenie (SPZ) zasilaczy po wykonaniu pozytywnej próby linii. Według informacji PGE Energetyka Kolejowa S.A. wyłączenie zasilaczy spowodowane było dużym poborem prądu. Zdaniem Zespołu badawczego nastąpiło to w momencie wycinania przewodów DJP w torze nr 1 i 2. Potwierdzeniem tej tezy jest fakt, że według dziennika ruchu posterunku Dęblin na szlaku Zarzeka – Puławy w tym czasie nie znajdował się żaden pociąg. Pociąg MPE 83100/1 jadący torem nr 1 wjechał na ten szlak o godz. 19:59 a wcześniejszy pociąg nr 125005 jadący również tym torem nr 1 zjechał ze szlaku o godz. 19:47 (lokomotywa jadąca luzem 1E).

godz. 20:01:11.729 – 20:01:59.844

Następuje wyłączenie zabezpieczeń prądowych, w torze nr 2 i samoczynne ponowne załączenie, w torze nr 1 negatywna próba załączenia.

W tym czasie torem nr 1 jechał pociąg MPE 83100/1. Dochodzi do zwarcia elementów uszkodzonej sieci będącej pod napięciem z elementami lokomotywy, następuje zrywanie sieci i uszkodzenie pantografu. Zwarcie prądowe zerwanych przewodów z uszynyieniem powoduje chwilowy brak napięcia w torze nr 2.

godz. 20:02:20 – 20:03:30.618

Ponowna próba załączenia napięcia w torze nr 1 – System wykonał próbę linii z negatywnym wynikiem, co świadczy o trwałym zwarcu.

godz. 20:03:38.492 – 20:06:00.515

Działania dyspozytorskie polegające na próbie lokalizacji uszkodzenia.

B. Wyciąg z dziennika ruchu posterunku Dęblin, szlak z i do Zarzeka – Puławy Azoty

19:09 – 19:13 tor nr 2 pociąg nr 2524

19:23 – 19:27 tor nr 2 pociąg nr 23100

19:30 – 19:35 tor nr 1 pociąg nr 12011

19:41 – 19:47 tor nr 1 pociąg nr 125005 (lokomotywa luzem typ 1E)

19:59 – 20:04 tor nr 1 pociąg nr 83100/1

20:10 – 20:14 tor nr 2 pociąg nr 21100

Tor nr 1 od Zarzeka do Puławy Azoty zamknięty od 20:15 z powodu uszkodzenia sieci w km 112,800.

C. Wyciąg z dziennika telefonicznego - posterunek Dęblin

20:03 – Maszynista pociągu 83100/1 zgłosił w km 116,200 opadnięcie pantografu po błysku na sieci trakcyjnej i kontynuację jazdy do stacji Puławy Azoty celem oględzin pantografów.

20:05 – Maszynista pociągu 12231 zgłosił zanik napięcia na torze nr 1 Wieprz – Zarzeka.

20:10 – Powiadomiono Dyspozytora zasilania o braku napięcia tor nr 1 Wieprz – Zarzeka; tor nr 1 Zarzeka – Puławy Azoty.

20:15 – Maszynista pociągu 21100 zgłosił zerwaną sieć w km 112,800 na torze nr 1 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty. Powiadomiono dyspozytora zasilania, IDDE, IZDD.

20:17 – Po uzgodnieniu z dyspozytorem zasilania zamknięto szlak Wieprz – Zarzeka tor nr 1, stacja Zarzeka tory 1, 3, 5, szlak Zarzeka – Puławy Azoty tor 1, stacja Puławy Azoty tory 1, 3, 5, szlak Puławy Azoty – Puławy tor 1 o godz. 20:15.

21:20 – Po zgłoszeniu przez dyspozytora zasilania załączenia napięcia sieci trakcyjnej na szlaku Wieprz – Zarzeka tor 1 i stacji Zarzeka (strona nieparzysta) otwarto tory: szlak Wieprz – Zarzeka tor 1 oraz stacja Zarzeka tor 1, 3, 5 o godz. 21:07.

22:00 – Brygadzysta pociągu sieciowego zgłosił ograniczenie prędkości do 60 km/h oraz jazdę z opuszczonymi pantografami po torze nr 2 szlaku Puławy Azoty – Zarzeka od km 112,900 do km 112,700.



Zdjęcie 8. Pozostawiony smartfon przy SHP w torze nr 1 (źródło: komisja kolejowa)



Zdjęcie 9. Porzucony element – śruba (źródło: komisja kolejowa)



Zdjęcie 10. Przecięta blacha założona przez osoby trzecie w torze nr 1 (źródło: komisja kolejowa)

2.2. Ciąg wydarzeń od wystąpienia zdarzenia do zakończenia działań służb ratowniczych, w tym: środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia; wysiłki służb ratowniczych i ratunkowych

Zaistniałe zdarzenie maszynista pociągu MPE 83100/1 zgłosił dyżurnemu obsługującemu stację Puławy Azoty o godz. 20:02:15, który o godz. 20:18 powiadomił pogotowie sieciowe. Pociągu sieciowego z bazy ze stacji Dęblin wyjechał o godz. 20:37. Na miejsce zdarzenia pociąg przybył o godz. 20:44. Do stacji Puławy Azoty przyjechało również samochodowe pogotowie sieciowe, którego pracownicy zabezpieczyli uszkodzony pantograf o godz. 23:05 i wyrazili zgodę na dalszą jazdę pociągu z wykorzystaniem przedniego sprawnego pantografu lokomotywy EU160-016.

Po zdarzeniu i zatrzymaniu pociągu MPE 83100/1 w stacji Puławy Azoty podróżni oczekiwali w pociągu pod opieką drużyny konduktorskiej do czasu odjazdu. O godz. 23:23 pociąg MPE 83100/1 odjechał ze stacji Puławy Azoty prowadzony lokomotywą EU160-016 korzystając z pantografu nr 1 do stacji Lublin Główny. Z powodu wybitych zewnętrznych szyb w trzecim wagonie pociągu, jazda odbywała się z prędkością ograniczoną do 120 km/h. W wyniku zdarzenia nikt z podróżujących pociągiem nie został poszkodowany i nie poniósł strat materialnych.

Po incydencie z siecią trakcyjną pracownik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie wraz z SOK Dęblin i policją dokonali sprawdzenia i oceny uszkodzeń sieci trakcyjnej na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty. Idąc od strony stacji Puławy Azoty w kierunku miejsca uszkodzenia sieci trakcyjnej o godz. 23:53 w km 115,507 ujawnili w torze nr 1 element stalowy. Była to zespawana blacha nałożona od góry na szynę prawego toku toru nr 1 i skręcona śrubą pod stopką szyny. Blacha ta grubości około 3 mm była rozcięta przez obrzeża kół jadących wcześniej pojazdów kolejowych, przekrój przecięcia nosił lekkie ślady rdzy. Ponadto w odległości około 6,5 m od miejsca nałożonej na prawy tok szynowy blachy tj. w km 115,514 ujawniono stalową śrubę z dwoma podkładkami i nakrętką leżącą po zewnętrznej stronie szyny tego samego toku. W tym samym miejscu stwierdzono także uszkodzenie wkładek izolacyjnych (amortyzacyjnych) przytwierdzenia sprężystego typu Sb7 oraz niewielkie uszkodzenie podkładu betonowego PS93. Ponadto w km 115,334 znaleziono smartfon połączony przewodem z powerbankiem. Smartfon oparty był o odbojnicę SHP (element kolejowy) zabudowaną na zewnątrz lewego toku toru nr 1. Na czas usunięcia smartfonu przez specjalistów dla bezpieczeństwa zamknięto tor nr 2 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty od godz. 04:35 do godz. 05:05. Na miejscu zdarzenia z uwagi na charakter incydentów pojawiły się służby bezpieczeństwa, wojsko i policja. Dalsze szczegółowe wyjaśnienie kwestii celu założenia obejmującej z blachy z umieszczonym telefonem komórkowym objęte jest odrębnym śledztwem.

Zdemontowane przedmioty zostały zdeponowane przez policję.

IV. ANALIZA ZDARZENIA

1. Role i obowiązki

1.1. Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury

Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie

Do zadań zarządcy infrastruktury zwanego dalej „zarządcą” należy eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca m.in. na:

- prowadzeniu ruchu kolejowego;
- udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat;
- utrzymaniu infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów.

Linie kolejowe dzielą się na: linie o znaczeniu państwowym oraz linie pozostałe.

Linia kolejowa o znaczeniu państwowym to istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi.

Linia kolejowa o znaczeniu obronnym to linia kolejowa, o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną.

Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określił w drodze zarządzenia, wykaz linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym.

Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu (jest niejawne).

Linia nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk – granica państwa jest linią o znaczeniu państwowym.

Ochrona porządku na obszarze kolejowym

Wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę.

Poza miejscami wyznaczonymi przez zarządcę infrastruktury, wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie właściwego zarządcy lub właściwego przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów.

Zarządcy i przewoźnicy kolejowi obowiązani są do zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Zarządca infrastruktury za zgodą ministra właściwego do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych utworzył straż ochrony kolei, oraz powołał komendanta straży ochrony kolei.

Do zadań straży ochrony kolei należy między innymi: kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym oraz ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym.

Przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A.

Przewoźnik kolejowy do realizacji zadania przewozowego zobowiązany jest do wyznaczenia pojazdów kolejowych posiadających świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz przywrócenie do eksploatacji i dopuszczenie do użytkowania wystawione przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu. Przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. posiada jednolity certyfikat bezpieczeństwa, który wraz z licencją na wykonywanie przewozów uprawnia go do prowadzenia działalności.

Zespół badawczy stwierdził, że pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu spełniały warunki dopuszczenia do eksploatacji i posiadały wymagane dokumenty.

Obowiązki przewoźnika kolejowego w zakresie bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego określają przepisy wewnętrzne zarządcy infrastruktury i przewoźnika. Zespół badawczy nie dopatruje się postępowania niezgodnego z obowiązującymi przepisami.

1.2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe lub wszelcy inni dostawcy usług utrzymania

Przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. dostarczający tabor odpowiada za jego sprawność, stan techniczny i przestrzeganie procesu utrzymania pojazdów. Lokomotywa EU160-016 posiadała wszelkie wymagane dokumenty. Przewoźnik przedstawił dokumentację z ostatnich wykonanych przeglądów technicznych pojazdów kolejowych. Zespół badawczy nie stwierdził nieprawidłowości w zakresie utrzymania taboru. Stan techniczny pojazdów kolejowych nie miał wpływu na zaistniałe zdarzenie.

1.3. Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników dotyczących wpływu producentów taboru i dostawców produktów kolejowych na zaistnienie zdarzenia.

1.4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja Kolejowa Unii Europejskiej

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników mających wpływ krajowego organu ds. bezpieczeństwa na zaistnienie zdarzenia.

1.5. Jednostki notyfikowane, jednostki wyznaczone lub organy ds. oceny ryzyka

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników, na które miałyby wpływ jednostki notyfikowane.

1.6. Jednostki certyfikujące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wymienionych w punkcie 1.2

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował czynników, na które miałyby wpływ jednostki certyfikujące przewoźnika kolejowego na zaistnienie zdarzenia.

1.7. Wszelkie inne osoby lub podmioty, które mają związek z danym zdarzeniem, co zostało ewentualnie udokumentowane w jednym z odpowiednich systemów zarządzania bezpieczeństwem, lub o których mowa w rejestrze lub w odpowiednich ramach prawnych

Nie dotyczy.

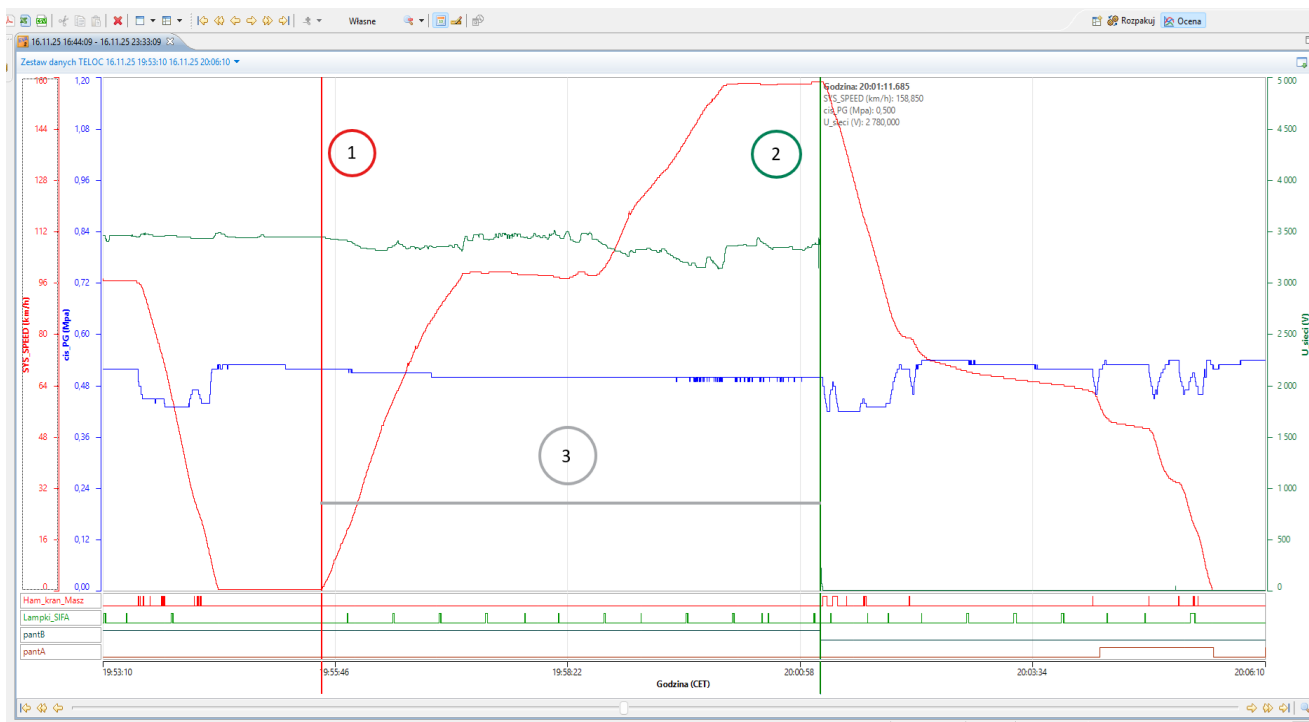
2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne

Lokomotywa EU160-016, która prowadziła pociąg MPE 83100/1 jest wyposażona przez producenta w elektroniczny system rejestracji parametrów jazdy Hasler TELOC 3000, typ 5.2423.069/01, seria nr 19322045.

Opis wybranych parametrów jazdy lokomotywy EU160-016 od odjazdu ze stacji Dęblin do zatrzymania w stacji Puławy Azoty. Zespół badawczy za pomocą oprogramowania EVA2 dokonał analizy wybranych parametrów jazdy zarejestrowanych w rejestratorze.

Analizie poddano m.in.:

- drogę odcinkową,
- prędkość,
- czas,
- pantograf A lub B (1 lub 2),
- zadziałanie SIFA (CA - czuwak aktywny),
- hamowanie.



Rysunek 4. Wykres parametrów jazdy pojazdu kolejowego lokomotywy EU160-016 (opracowanie PKBWK)



Rysunek 5. Wykres parametrów jazdy pojazdu kolejowego lokomotywy EU160-016 (opracowanie PKBWK)

Opis parametrów:

- (nr 1 na wykresie) - godz. 19:55:37 odjazd pociągu MPE 83100/1 ze stacji Dęblin,
- (nr 2 na wykresie) - godz. 20:01:11 nastąpił zanik napięcia przy prędkości 158,8 km/h,
- (nr 3 na wykresie) - droga przebyta od stacji Dęblin do czasu zaniku napięcia wynosi 9,83 km,
- (nr 4 na wykresie) - godz. 20:05:35 zatrzymanie pociągu w stacji Puławy Azoty w km 118,200,
- (nr 5 na wykresie) - godz. 20:04:19 maszynista podnosi przedni odbierak prądu i opuszcza go o godz. 20:05:35,
- (nr 6 na wykresie) - godz. 20:07:03 maszynista ponownie podnosi przedni odbierak prądu i po chwili opuszcza.

3. Czynniki ludzkie

3.1. Cechy ludzkie i indywidualne

„PKP Intercity” S.A. do obsługi pociągu MPE 83100/1 zapewnił drużynę trakcyjną w obsadzie jednoosobowej. Maszynista pociągu biorący udział w zdarzeniu posiadał wymagany czas wypoczynku przed podjęciem pracy. Pracownik posiadał wymagane kwalifikacje i uprawnienia oraz aktualne badania lekarskie. Do zdarzenia doszło w 5 godzinie zmiany roboczej. Przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. zapewnił obsadę konduktorską składającą się z kierownika pociągu i konduktora. Dyżurny ruchu LCS Dęblin posiadał również wymagane kwalifikacje oraz badania lekarskie i wymagany czas odpoczynku. Cechy ludzkie nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy

Pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu posiadały odpowiednie dopuszczenia do eksploatacji na sieci kolejowej w Polsce oraz były sprawne technicznie. Stanowisko pracy maszynisty było typowe i nie miało wpływu na zaistnienie zdarzenia. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy nie miały wpływu na zdarzenie.

3.3. Czynniki i zadania organizacyjne

Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 w § 20 punkt 2 określa postępowanie maszynisty w przypadku przerwy w zasilaniu lub uszkodzeniu sieci trakcyjnej:

Po zaniku napięcia i zauważenia nietypowego zachowania się sieci trakcyjnej (szarpnięcia, bujania, błyski wywołane powstaniem łuku elektrycznego) należy natychmiast:

- 1) opuścić pantografy (awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości),
- 2) zatrzymać pociąg.

W § 21 punkt 1 i 2 Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 określono postępowanie maszynisty po stwierdzeniu zadziałania systemu ADD:

- 1) w przypadku stwierdzenia zadziałania systemu ADD i samoczynnego opuszczenia pantografów na obsługiwanym pojeździe trakcyjnym, maszynista powiadamia o tym fakcie dyżurnego ruchu, określając miejsce wystąpienia usterki,
- 2) po zatrzymaniu, uzgodnionym z dyżurnym ruchu, dokonuje oględzin pantografu, na którym zadziałał system ADD.

Po zauważeniu błysku na sieci nad torem nr 1 oraz stwierdzeniu zadziałania systemu ADD pantografu nr 2 maszynista nie zatrzymał pociągu w miejscu wystąpienia powyższego, lecz ograniczył prędkość jazdy do 60 km/h i prowadził pociąg bezprądowo „z rozbiegu” do stacji Puławy Azoty, gdzie nastąpiło zatrzymanie. Maszynista fakt błysku, zadziałania ADD i potrzebę zatrzymania pociągu zgłosił dyżurnemu ruchu. Po zatrzymaniu w stacji Puławy Azoty maszynista dokonał oględzin składu pociągu, w trakcie, których stwierdził wybite trzy szyby zewnętrzne z prawej strony do kierunku jazdy w trzecim wagonie od czoła pociągu oraz oczekiwał na pracowników energetyki celem określenia uszkodzeń pantografu nr 2. Pracownicy pogotowia sieciowego zabezpieczyli pantograf nr 2. Dalszą jazdę maszynista kontynuował korzystając z przedniego pantografu nr 1. Jazda pociągu odbywała się z prędkością do 120 km/h z powodu wybitych szyb zewnętrznych w jednym z wagonów.

Postępowanie dyżurnego ruchu określa m.in. § 53 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1. Dyżurny ruchu otrzymał informację od maszynisty pociągu nr 21100 jadącego torem nr 2, że w torze nr 1 w km 112,800 jest zerwana sieć trakcyjna. Po tej wiadomości o godz. 20:15 dokonał zamknięć torów i powiadomił odpowiednie służby kolejowe.

3.4. Czynniki środowiskowe

Zdarzenie w km 112,887 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty zaistniało w porze ciemnej i pochmurnej, co powodowało ograniczoną widoczność i możliwość zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej oraz zatrzymania pociągu przez maszynistę przed miejscem uszkodzenia.

W trakcie jazdy z prędkością 159 km/h maszynista pociągu MPE 83100/1 nie zauważył przeszkód do jazdy lub innych nieprawidłowości w stanie sieci trakcyjnej ani też w infrastrukturze torowej.

Umieszczonej w torze nr 1 w km 115,507 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty blachy oraz innych elementów obcych nie zauważył także żaden maszynista jadących wcześniej pociągów. Ślady rdzy na rozcięciu blachy wskazują jednak, że znaleziona blacha została przecięta przez zestawy kołowe któregoś z wcześniej przejeżdżających pociągów. Z posiadanych informacji Zespół badawczy określa, iż elementy blachy i smartfonu umieszczone zostały pomiędzy 8- mym a 16- tym listopada 2025 r. Do dnia zakończenia postępowania dokładna data i godzina umieszczenia blachy i obcych elementów ani też dane pociągu, którego obrzeża kół rozcięły blachę nie zostały ustalone. Dochodzenie prowadzi prokurator.

3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania

Zespół badawczy w trakcie prowadzonego postępowania zidentyfikował zewnętrzny czynnik związany z zaistnieniem incydentów. Zasadniczym czynnikiem była ingerencja osób trzecich. Polegała ona na wycięciu i próbie kradzieży drutu jezdnego sieci trakcyjnej na odcinkach pomiędzy słupami kotwowymi a słupami krzyżowymi. Ingerencją osób trzecich było również umieszczenie w torze elementów niebędących częściami infrastruktury kolejowej a stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

4. Mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych i mechanizmy kontroli, w tym zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwem oraz procesy monitorowania

Warunki odpowiednich ram regulacyjnych:

4.1. Procesy, metody, treść oraz wyniki oceny ryzyka i działań w zakresie monitorowania prowadzonych przez którąkolwiek z zaangażowanych stron: przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe, inni dostawcy usług utrzymania, producenci i inne podmioty oraz raporty z niezależnej oceny, o których mowa w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 402/2013

W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. co roku opracowuje Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Celem Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest osiągnięcie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa poprzez redukcję ryzyka zdarzeń kolejowych oraz eliminację awarii i usterek. W programach poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2024 i 2025 zarządca infrastruktury zidentyfikował zagrożenia i wskazał działania zmierzające do zapobiegania negatywnym skutkom działań osób trzecich wpływających na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego:

- 1) monitorowanie stanu urządzeń srk pod kątem nieuprawnionej ingerencji z zewnątrz,
- 2) kontrole punktów skupu złomu w aspekcie obrotu elementami infrastruktury kolejowej pochodzącymi z kradzieży,
- 3) identyfikowanie miejsc powtarzających się kradzieży i dewastacji elementów infrastruktury,
- 4) wzmożone patrole SOK w miejscach zwiększonego ryzyka wystąpienia działań osób trzecich.

Ponadto zarządca infrastruktury prowadzi tzw. *Rejestr zagrożeń*. Rejestr ten zawiera następujące elementy: nazwa zagrożenia, numer zagrożenia, źródło zagrożenia, skutki, środki kontroli ryzyka, zarządzający źródłami zagrożenia oraz zasady akceptacji ryzyka.

Zarządca infrastruktury pod numerem 11.1 zidentyfikował zagrożenie związane z naruszeniem zasad zachowania ładu i porządku na terenie kolejowym m.in. związanych z:

- 1) przebywaniem osób nieuprawnionych na terenie kolejowym,
- 2) kradzieżą lub usiłowaniami kradzieży elementów infrastruktury kolejowej,
- 3) dewastacją elementów infrastruktury kolejowej,
- 4) ułożeniem przeszkody w obrębie elementów (budynków i budowli) infrastruktury kolejowej,
- 5) podwieszenie przeszkody w obrębie elementów (budynków i budowli) infrastruktury kolejowej,
- 6) nieuprawnioną ingerencją w obwody instalacji elektrycznej pod napięciem.

Zarządca infrastruktury pod numerem 11.5 zidentyfikował zagrożenie dokonania czynu przestępczego na terenie kolejowym m.in. zamach na elementy infrastruktury kolejowej oraz na obiekty i budynki przeznaczone do obsługi podróżnych.

Na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie w 2024 r. odnotowano 1 przypadek kradzieży liny kotwienia środkowego sieci trakcyjnej (ok. 450 m) na szlaku Sadurki – Motycz linii kolejowej nr 7. W 2025 r. odnotowano 1 przypadek kradzieży drutu jezdnego naprężającego sieć trakcyjną (ok. 240 m) pomiędzy słupem krzyżowym a słupem kotwienia na szlak Zaklików – Lipa linii kolejowej nr 68. Na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie w 2024 r. oraz 2025 r. nie odnotowano wcześniejszych aktów dywersji.

4.2. System zarządzania bezpieczeństwem zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem podstawowych elementów określonych w art. 9 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz wszelkich aktów wykonawczych UE

Podmioty, które uczestniczyły w zdarzeniach kolejowych zaistniałych w dniu 16 listopada 2025 r. na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, szlak Zarzeka – Puławy Azoty o godz. 20:02 w torze nr 1, km 112,887 oraz o godz. 23:53 w torze nr 1, km 115,507 posiadają Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

4.3. System zarządzania podmiotu/podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztaty utrzymaniowe, z uwzględnieniem funkcji określonych w art. 14 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 i w załączniku III do tej dyrektywy oraz wszelkich późniejszych aktów wykonawczych

Nie dotyczy.

4.4. Wyniki nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798

Nie zidentyfikowano czynników mających wpływ krajowego organu ds. bezpieczeństwa na zaistniałe zdarzenie.

4.5. Zezwolenia, certyfikaty i sprawozdania z oceny wydane przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub inne organy ds. oceny zgodności

Zespół badawczy nie wnosi zastrzeżeń odnośnie posiadanych przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego certyfikatów. Lokomotywa EU160-016 posiada zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji nr PL 51 2020 0078. Sieć trakcyjna typu YC150-2CS150 posiada świadectwo nr B/2008/0049 dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego wydane w dniu 05 czerwca 2008 r.

5. Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze

Krótki opis zdarzeń, przyczyny oraz wnioski zapobiegawcze.

1. W dniu 03.03.2025 r. podczas wjazdu po torze nr 1 pociągu nr 69567 (elektryczny zespół trakcyjny 48WEc-044) do stacji Węgliniec, maszynista usłyszał mocne uderzenie w okolicy dachu pojazdu. Natychmiast wdrożył hamowanie nagłe i opuścił pantograf. Jednocześnie zauważył, że sieć trakcyjna zaczęła się kołysać. Zatrzymanie zgłosił dyżurnej ruchu i po upewnieniu się, że sieć trakcyjna nie została zerwana, udał się wraz z kierownikiem pociągu, by sprawdzić stan pojazdu. Gdy dochodził do końca pociągu spotkał patrol SOK, który poinformował go o kradzieży sieci trakcyjnej na torze odgałęziającym się od toru nr 1.

Komisja kolejowa ustaliła następujące przyczyny zdarzenia:

bezpośrednia: wjazd pociągu w obniżoną sieć trakcyjną, po kradzieży przewodu jezdnego i liny nośnej;

pierwotna: brak.

Komisja kolejowa nie wydała wniosków zapobiegawczych.

2. W dniu 09.03.2025 r. pociąg nr 660014/49455 (prowadzony lokomotywą X4EA-384) wjechał w zwisającą poniżej drutu jezdnego nadciętą przez osoby postronne linę uelastyczniającą. Po sprawdzeniu sieci trakcyjnej ujawniono linę zaplątaną na drucie jezdny, zerwaną linkę uelastyczniającą oraz uszkodzone

i wypięte linki wieszakowe w lokacie 3-12. Po sprawdzeniu pantografu przez maszynistę, stwierdził on uszkodzenie (pogięcie) pantografu oraz uszkodzoną szybę czołową (nadpalenie).

Komisja kolejowa ustaliła następujące przyczyny zdarzenia:

bezpośrednia: wjazd pociągu nr 660014 w zwisającą poniżej drutu jezdnego linę uelastyczniającą w wyniku usiłowania próby kradzieży;

pierwotna: brak.

Komisja kolejowa wydała wniosek zapobiegawczy: DB Cargo Polska S.A. zamieści przedmiotowe zdarzenie w Biuletynie Informacyjnym.

3. Dnia 09.04.2025 r. około godz. 00:05 stwierdzono krótkotrwały zanik napięcia w sieci trakcyjnej nad torem szlakowym Brzeg Dolny – Księginice, w torach nr 2, 4 w stacji Brzeg Dolny, w torze nr 2 szlak Księginice – Brzezinka Średzka, w torze nr 2 szlak Brzezinka Średzka – Wrocław Przace. Brak pociągu na w/w odcinku. O godz. 00:26 ze stacji Wołów został wyprawiony pociąg nr 664090 (prowadzony lokomotywą ST44-3000). Dyżurna ruchu stacji Brzeg Dolny o godz. 00:42 poinformowała maszynistę o braku napięcia w torze nr 2 i potrzebie ostrożnej jazdy, następnie wyprawiła pociąg w kierunku podg. Księginice. O godz. 00:50 maszynista pociągu nr 664090 powiadomił o obniżonej sieci trakcyjnej nad torem nr 2 szlaku Księginice – Brzezinka Średzka, w którą wjechał. Po dokonaniu oględzin taboru i sieci trakcyjnej komisja kolejowa stwierdziła, że doszło do próby kradzieży. Podczas oględzin ujawniono zarzutki (haki) w torze nr 1 w lokatach od 25-11 do 24-31, w torze nr 2 w lokatach 24-28 do km 28,750, obniżoną sieć trakcyjną w torze nr 2 - z powodu kradzieży 23 m liny nośnej w km 25,220.

Komisja kolejowa ustaliła następujące przyczyny zdarzenia:

bezpośrednia: wjechanie w obniżoną sieć trakcyjną w torze nr 2 przez pociąg nr 664090 (Pol-Miedź Trans Sp. z o.o.) relacji Głogów Wróblin – Opole Wschodnie z powodu kradzieży liny nośnej;

pierwotna: kradzież liny nośnej sieci trakcyjnej.

Komisja kolejowa wydała następujące wnioski zapobiegawcze:

1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu omówi zaistniałe zdarzenie na pouczeniach okresowych w grupie dyżurny ruchu, nastawniczy.
2. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu wystosuje pismo do PGE Energetyka Kolejowa S.A. Zakład Dolnośląski, celem przeprowadzenia wewnętrznego szkolenia przez PGE Energetyka Zakład Dolnośląski dla dyspozytorów zasilania mającego na celu ustalenia precyzyjnej komunikacji odnośnie przekazywanych treści między pracownikami PGE Energetyka Zakład Dolnośląski a pracownikami PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu.
3. Pol-Miedź Trans Sp. z o.o. omówi zaistniałe zdarzenie podczas najbliższych szkoleń okresowych dla pracowników drużyn trakcyjnych.

Podobne zdarzenie przypominające drugi incydent miało miejsce na obszarze PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach w dniu 11.11.2024 r. o godz. 05:02 na linii nr 137, szlak Gliwice Łabędy – Taciszów, tor nr 2 w km 38,200.

Podczas jazdy pociągu nr 4522 prowadzonego EZT ED160-027 doszło do najechania pociągu na przeszkodę wyłożoną przez nieznanych sprawców na prawym toku szynowym w torze nr 2 w km 38,200. Maszynista po zauważeniu przeszkody jadąc z prędkością 118 km/h wdrożył nagłe hamowanie i zatrzymał pociąg po przejechaniu 451 m. Stwierdzono, że pociąg najechał na przeszkodę, która po uderzeniu przez zgarniacz pociągu zaklinowała się pod podwoziem przed pierwszym zestawem kołowym i była pchana po szynie przez pociąg do chwili zatrzymania (nie doszło do najechania koła na przeszkodę). Metalowa konstrukcja była wykonana ze stalowych profili prostokątnych oraz prętów o przybliżonych wymiarach: 1,95 m długości, 0,30 m szerokości, 0,30 m wysokości. Komisja kolejowa ustaliła, że przeszkoda wyłożona na torze nie była częścią infrastruktury kolejowej i została na teren kolejowy dostarczona z zewnątrz przez nieznanych sprawców.

Komisja kolejowa ustaliła następujące przyczyny zdarzenia:

bezpośrednia: najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę ułożoną na prawym toku szynowym toru;

pierwotna: ułożenie przez nieznanych sprawców przeszkody na prawym toku szynowym toru.

Komisja kolejowa wydała wniosek zapobiegawczy: ZLK Tarnowskie Góry (Zakład Linii Kolejowych) wystąpi do SOK z wnioskiem, aby funkcjonariusze dokonujący patroli zwracali szczególną uwagę na elementy obce znajdujące się w rejonie czynnych torów kolejowych.

V. WNIOSKI

1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia

Analiza wykonana przez Zespół badawczy Komisji wykazała, że tabor biorący udział w zdarzeniu jak i elementy infrastruktury kolejowej, w tym sieć trakcyjna, były sprawne technicznie. Zespół badawczy PKBWK na podstawie zebranego materiału ustalił okoliczności zdarzenia. Do zdarzenia doszło w wyniku kradzieży części sieci trakcyjnej przez nieznane osoby. Osoby te dokonały odcięcia 60 metrowych odcinków jednego drutu jezdniego odciągów naprężających od słupa kotwowego do słupa krzyżowego w torach nr 1 i nr 2. Odcięcie odcinków drutów jezdnych DJP miało miejsce o godz. 19:48:29. Świadczy o tym, zarejestrowane przez urządzenia nadzoru zasilania sieci, wyłączenie zabezpieczeń prądowych w torze nr 1 i 2 oraz samoczynne ponowne załączenie zasilaczy. Zespół badawczy uznał uszkodzenie sieci trakcyjnej przez wycięcie jej odcinka, jako podstawowy czynnik przyczyniający się do zdarzenia. Porzucone odcinki odciętego przewodu jezdniego nosiły wyraźne ślady mechanicznego cięcia i nie miały nadpalen oraz innych uszkodzeń mogących świadczyć o złym stanie technicznym drutu jezdniego. Zespół badawczy stwierdza, że czynniki przyczynowe i przyczyniające się do powstania incydentu zerwania sieci trakcyjnej nie były powiązane ze stanem technicznym sieci, lecz z ingerencją osób trzecich. Maszynista pociągu MPE 83100/1 jadąc torem nr 1 z prędkością 159 km/h nie był w stanie zauważyć uszkodzenia drutu jezdniego. Zabezpieczone zapisy z kamer lokomotywy EU160-016 (przedpola jazdy i pantografu) przekazane przez przewoźnika potwierdzają, że nie można było stwierdzić miejsca i rodzaju uszkodzenia sieci trakcyjnej z uwagi na ograniczoną widoczność oraz prędkość pociągu wynoszącą 159 km/h. Maszynista nie widząc uszkodzenia sieci trakcyjnej nie wdrożył hamowania przed miejscem zdarzenia, oraz nie opuścił pantografu i z prędkością rozkładową wjechał w uszkodzenie. Wjazd pociągu jadącego torem nr 1 w odcinek z uszkodzoną i obniżoną w wyniku kradzieży siecią trakcyjną Zespół badawczy uznał, jako czynnik przyczynowy. Szczegółowa analiza materiału wykazała, że wjazd pociągu w zwisający drut jezdny DJP miał miejsce dokładnie o godz. 20:01:11, potwierdza to wyłączenie zabezpieczeń prądowych, zanik napięcia oraz zarejestrowany obraz z kamery rejestrującej przedpole jazdy lokomotywy. Na tej podstawie Zespół badawczy skorygował (w stosunku do otrzymanego zawiadomienia) kilometr i godzinę zdarzenia na km 112,887 oraz godz. 20:02. Określono też dokładną lokalizację ujawnionych obcych elementów w torze. Rzeczywisty kilometr umieszczenia obcego elementu stalowego to km 115,507 lecz nie ustalono dokładnego czasu. Zespół badawczy określił ten przedział czasowy na okres pomiędzy ostatnim obchodem torów a dniem ujawnienia tych elementów tj. pomiędzy 8-mym a 16-tym listopada 2025 r. Umieszczenie przez osoby trzecie blachy nałożonej na prawy tok szynowy w torze nr 1 w km 115,507 Zespół badawczy uznał jako czynnik przyczynowy drugiego incydentu. Ustalona lokalizacja i czas zdarzeń ujęte w Raporcie są faktyczne, potwierdzone materiałem z dochodzenia i mimo, że odbiegają od lokalizacji wskazanych w zawiadomieniu i decyzji dotyczą tych zdarzeń.

2. Środki podjęte od momentu zdarzenia

Nie zachodziła potrzeba podjęcia dodatkowych środków w trakcie prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy PKBWK. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po dniu zdarzenia wprowadziła dodatkowe nadzwyczajne objazdy linii drezyną kolejową między innymi na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty.

3. Uwagi dodatkowe

Zespół badawczy w trakcie prowadzonego postępowania zidentyfikował zewnętrzny czynnik związany z zaistnieniem incydentów. Zasadniczym czynnikiem była ingerencja osób trzecich. Polegała ona na wycięciu i próbie kradzieży drutu jezdniego sieci trakcyjnej na odciągach pomiędzy słupami kotwowymi a słupami krzyżowymi. Także osoby trzecie dokonały umieszczenia w torze elementów niebędących częściami infrastruktury kolejowej. Zdaniem Zespołu badawczego zdarzenia te związane są z ingerencją osób trzecich w elementy infrastruktury kolejowej polegające na kradzieży, dewastacji, chuligańskim i terrorystycznym

działaniu stanowią zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. W przedmiotowym postępowaniu stwierdzono brak stosowania nowoczesnych systemów przeciwdziałania kradzieżom kolejowej sieci trakcyjnej.

VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracuje program wdrażania nowoczesnych systemów przeciwdziałania kradzieżom kolejowej sieci trakcyjnej na liniach kolejowych o znaczeniu państwowym z wykorzystaniem:
 - elektronicznych systemów antykradzieżowych,
 - zabezpieczeń konstrukcyjnych,
 - innych działań organizacyjnych.
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., we współpracy ze Strażą Ochrony Kolei oraz innymi właściwymi podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo infrastruktury kolejowej, będzie podejmować działania zmierzające do zwiększenia poziomu nadzoru nad wybranymi liniami kolejowymi o znaczeniu państwowym, w szczególności nad elementami infrastruktury krytycznej, poprzez intensyfikację obchodów, objazdów oraz innych form działań prewencyjnych.
3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach budowy nowych oraz modernizacji istniejących sieci trakcyjnych będzie wdrażać nowoczesne systemy antykradzieżowe sieci trakcyjnej.
4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach prowadzonych szkoleń i pouczeń okresowych dla pracowników ujmie zagadnienia związane z ochroną infrastruktury kolejowej przed kradzieżą i działalnością terrorystyczną.

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
PRZEWODNICZĄCY

Elektronicznie podpisany
przez Rafał Tadeusz
Leśniowski
Data: 2026.09.15 08:49:20
+02'00'

.....
Rafał Leśniowski

Wykaz Podmiotów i skrótów występujących w treści Raportu Nr PKBWK 03/2026

Lp.	Symbol (skrót)	Objaśnienie
1	2	3
1.	EUAR	Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
2.	PKBWK	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
3.	UTK	Urząd Transportu Kolejowego
4.	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie	Zarządca infrastruktury
5.	PGE Energetyka Kolejowa S.A. Zakład Mazowiecki	Operator sieci trakcyjnej
6.	SOK	Straż Ochrony Kolei
7.	„PKP Intercity” S.A.	Przewoźnik kolejowy
8.	DJP	Drut jezdny profilowany
9.	System ADD	Układ awaryjnego opuszczania pantografu
10.	SHP	System bezpieczeństwa - Samoczynne Hamowanie Pociągu
11.	SPZ	System automatyki zabezpieczeniowej Samoczynne Ponowne Załączenie
12.	EZT	Elektryczny Zespół Trakcyjny