



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

RAPORT Nr PKBWK 01/2026

**z postępowania w sprawie wypadku kolejowego
zaistniałego 15 sierpnia 2025 r. o godz. 13:52 na szlaku Pierzchno - Gądko,
w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 182,466
linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny
obszar zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim**



PAŃSTWOWA KOMISJA
BADANIA WYPADKÓW
KOLEJOWYCH

WARSZAWA, dnia 30.07.2026 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)

SPIS TREŚCI

I.	STRESZCZENIE	5
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	11
10.	Inne informacje istotne w kontekście postępowania.....	11
III.	OPIS ZDARZENIA	12
1.	Zdarzenie i podstawowe informacje	12
1.1.	Opis typu zdarzenia.....	12
1.2.	Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia	12
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	12
1.4.	Zgony, urazy i szkody materialne	15
1.5.	Opis innych skutków, w tym wpływu zdarzenia na regularną działalność zaangażowanych podmiotów	15
1.6.	Identyfikacja osób, ich funkcji i zaangażowanych podmiotów, w tym ewentualne powiązania z wykonawcami lub innymi odpowiednimi stronami	15
1.7.	Opis i identyfikatory pociągów oraz ich skład, w tym powiązany tabor kolejowy i numery rejestracyjne	15
1.8.	Opis odpowiednich części infrastruktury i sygnalizacji – typ toru, zwrotnica, urządzenie zależnościowe, sygnał, systemy ochrony pociągu.....	16
1.9.	Wszelkie pozostałe informacje istotne w kontekście opisu zdarzenia i informacji podstawowych	20
2.	Oparty na faktach opis wydarzeń	20
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	20
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	21
IV.	ANALIZA ZDARZENIA.....	22
1.	Role i obowiązki.....	22
1.1.	Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury	22
1.2.	Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe lub wszelcy inni dostawcy usług utrzymania	23
1.3.	Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych.....	23
1.4.	Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja Kolejowa Unii Europejskiej.....	23
1.5.	Jednostki notyfikowane, jednostki wyznaczone lub organy ds. oceny ryzyka.....	23
1.6.	Jednostki certyfikujące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wymienionych w punkcie 1.2.	23
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	23

2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne	23
3. Czynniki ludzkie	25
3.1. Cechy ludzkie i indywidualne	25
3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy	26
3.3. Czynniki i zadania organizacyjne.....	26
3.4. Czynniki środowiskowe	27
3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania	27
4. Mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych i mechanizmy kontroli, w tym zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwem oraz procesy monitorowania.....	27
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.....	27
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	29
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.....	29
4.4. Wyniki nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798.....	29
4.5. Zezwolenia, certyfikaty i sprawozdania z oceny wydane przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub inne organy ds. oceny zgodności.....	29
5. Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze	29
V. WNIOSKI.....	31
1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia	31
2. Środki podjęte od momentu zdarzenia	31
3. Uwagi dodatkowe.....	31
VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA.....	32
Spis rysunków	
Rysunek 1. Szkic wypadku (opr. PKBWK).....	13
Rysunek 2. Wykres parametrów jazdy elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57AL - 1222 w funkcji czasu (opr. PKBWK)	23
Rysunek 3. Wykres parametrów jazdy elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57AL - 1222 w funkcji czasu (opr. PKBWK)	23
Spis tabel	
Tabela 1. Warunki widoczności czoła pociągu z drogi wg informacji z protokołu oględzin miejsca wypadku kolejowego. 20	
Spis zdjęć	
Zdjęcie 1. Obraz skutków zdarzenia (źródło: komisja kolejowa).	7
Zdjęcie 2. Widok miejsca zdarzenia z kierunku jadącego samochodu (źródło: komisja kolejowa).	7
Zdjęcie 3. Widok na przejazd kolejowy tuż przed wypadkiem z kabiny maszynisty – samochód osobowy po zatrzymaniu przed przejazdem kolejowym – kadr z zapisu monitoringu na pojeździe kolejowym (źródło: komisja kolejowa).	8
Zdjęcie 4. Widok na przejazd kolejowy tuż przed wypadkiem z kabiny maszynisty – kadr z zapisu monitoringu na pojeździe kolejowym (źródło: komisja kolejowa).	8
Zdjęcie 5. Położenie przejazdu (źródło: Geoportal)	12
Zdjęcie 6. Usytuowanie pojazdów przed wypadkiem (źródło: Mapy.com).....	13
Zdjęcie 7. Znak A-7 z tabliczką „Stop 150 m”, ustawiony ok. 158 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).....	17
Zdjęcie 8. Znaki A-10 i G-1a ustawione ok. 128 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).....	18
Zdjęcie 9. Znak G-1b ustawiony ok. 78 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).	18

Zdjęcie 10. Znak G-1c ustawiony ok. 35 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).....	19
Zdjęcie 11. Widoczność z drogi w kierunku pociągu z 5 m (źródło: PKBWK).	19

I. STRESZCZENIE

Rodzaj zdarzenia: Wypadek.

Opis zdarzenia: Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zwanym dalej „przejazdem kolejowym” (def. zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym), polegające na najejchaniu przez pociąg pasażerski MOJ 17505 (POLREGIO) relacji Łódź Kaliska - Poznań Główny, prowadzony ezt EN57AL-1222 na pojazd drogowy (samochód osobowy BMW X3), który wjechał na przejazd kolejowy bezpośrednio przed czoło tego pociągu.

Data zdarzenia: 15.08.2025 r., godzina 13:52.

Miejsce zdarzenia: Linia kolejowa nr 272 Kluczbork – Poznań Główny, szlak Pierzchno – Gądk, tor nr 1, przejazd kolejowy, kat. D w km 182,466 nr identyfikacyjny (żółta naklejka) 272 182 466, położenie geograficzne 52°17'22"N, 17°4'55"E.

Skutki zdarzenia: W wyniku zdarzenia kierujący pojazdem drogowym oraz troje pasażerów samochodu osobowego ponieśli śmierć na miejscu. Zniszczeniu uległ samochód osobowy oraz uszkodzony został pojazd kolejowy z napędem.

Czynnik przyczynowy: Wjazd samochodu osobowego na przejazd kolejowy kat. D, bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg pasażerski MOJ 17505, co doprowadziło do najejchania pojazdu kolejowego na ten samochód.
(oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan bądź ich kombinację, które w przypadku skorygowania, wyeliminowania lub uniknięcia najprawdopodobniej zapobiegłyby zdarzeniu)

Czynniki przyczyniające się: 1) Niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego samochodem osobowym marki BMW X3.
(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) Nieupewnienie się przez kierującego samochodem osobowym czy do przejazdu nie zbliża się pojazd kolejowy.
3) Brak reakcji kierującego samochodem osobowym na podawany przez maszynistę pociągu MOJ 17505 sygnał Rp1 „Baczność”.

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).

- Zalecenia i ich adresaci:**
1. Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. dokona nadzwyczajnego przeglądu eksploatowanych pojazdów kolejowych pod względem prawidłowego zapisu parametrów jazdy przez rejestratory pokładowe.
 2. Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. wzmocni nadzór nad pracą maszynistów pojazdów trakcyjnych w celu zapewnienia prawidłowego stosowania się do mijanych sygnalizatorów i wskaźników, w tym wskaźników W6b oraz przestrzeganiem zasad przewożenia osób w czynnych kabinach pojazdów trakcyjnych.
 3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach doskonalenia zawodowego pracowników przeprowadzi szkolenia pracowników posterunków ruchu w celu zapewnienia należytego powiadamiania służb ratunkowych o zdarzeniach kolejowych, tj. zgodnie z §4 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8.
 4. Zarządca drogi nr 332010P, tj. Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik zapewni systematyczne wykaszanie pasa drogi w celu zapewnienia widoczności oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych na terenie Miasta i Gminy Kórnik.
 5. Użytkownicy pojazdów kolejowych, tj.:
 - certyfikowani przewoźnicy kolejowi,
 - przewoźnicy kolejowi działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa,
 - autoryzowani zarządcy infrastruktury,
 - zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa,
 - użytkownicy bocznic kolejowycheksploatujący pojazdy kolejowe wyposażone w elektroniczne systemy rejestracji parametrów jazdy określają w swoich regulacjach wewnętrznych zakres rejestrowanych parametrów. Minimalny wykaz rejestrowanych parametrów w przypadku rejestratorów zgodnych z normą PN-EN 62625-1 „Elektroniczne wyposażenie kolejowe. Pokładowy system rejestracji parametrów jazdy. Część 1: Specyfikacja systemowa” powinien obejmować parametry wskazane w załączniku F przywołanej normy. W przypadku rejestratorów niespełniających wymagań w/w normy adresaci niniejszego zalecenia określają we własnych przepisach wewnętrznych wykaz rejestrowanych parametrów pojazdów. Adresaci niniejszego zalecenia zapewnią system nadzoru wewnętrznego dla zagwarantowania ciągłości zapisów wyselekcjonowanych parametrów, który będzie obejmował systematyczne kontrole poprawności rejestracji parametrów jazdy oraz sprawdzanie poprawności zapisów co najmniej po wykonaniu czynności przeglądowo – naprawczych pojazdów kolejowych, po których wymagane jest wykonanie jazdy próbnej.
 6. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu, działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, dokonają weryfikacji instrukcji wewnętrznych, a następnie wprowadzą obowiązek, aby przed rozpoczęciem jazdy instruktażowej lub kontrolnej maszynista instruktor weryfikował sposób prowadzenia innych pociągów przez maszynistę podlegającego instruktażowi lub kontroli. Weryfikacja ta powinna obejmować analizę zapisów rejestratorów parametrów jazdy min. 3 losowych pociągów obsługiwanych przez tego maszynistę w okresie poprzedzającym instruktaż lub kontrolę.



Zdjęcie 1. Obraz skutków zdarzenia (źródło: komisja kolejowa).



Zdjęcie 2. Widok miejsca zdarzenia z kierunku jadącego samochodu (źródło: komisja kolejowa).



Zdjęcie 3. Widok na przejazd kolejowy tuż przed wypadkiem z kabiny maszynisty – samochód osobowy po zatrzymaniu przed przejazdem kolejowym – kadr z zapisu monitoringu na pojeździe kolejowym (źródło: komisja kolejowa).



Zdjęcie 4. Widok na przejazd kolejowy tuż przed wypadkiem z kabiny maszynisty – kadr z zapisu monitoringu na pojeździe kolejowym (źródło: komisja kolejowa).

II. POSTĘPOWANIE I JEGO KONTEKST

1. Decyzja o wszczęciu postępowania

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej „PKBWK” lub „Komisja”) Tadeusz Ryś wydał decyzję nr PKBWK.590.3.2025 z dnia 21 sierpnia 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wypadku na przejeździe kolejowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku Pierzchno – Gądko w km 182,466 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny.

Uwzględniając ten fakt oraz postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w dniu 22 sierpnia 2025 r. zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zostało zarejestrowane w jej bazie danych pod numerem PL-10716.

2. Uzasadnienie decyzji o wszczęciu postępowania

Na podstawie analizy okoliczności zdarzenia oraz biorąc pod uwagę jego charakter, Przewodniczący PKBWK zdecydował o podjęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji na podstawie art. 28e ust. 3 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym z uwagi na fakt, że wypadek tworzy serię wypadków odnoszących się do systemu jako całości i ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

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 i okoliczności zdarzenia 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 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

Przewodniczący PKBWK, zgodnie z art. 28h ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zobowiązał wskazane osoby spośród członków komisji kolejowej do współpracy z Zespołem badawczym na podstawie pisemnego zobowiązania skierowanego do ich pracodawców pismem nr PKBWK. 590.3.1.2025 z dnia 21.08.2025 r.

W dniu 05.09.2025 r. w siedzibie Oddziału PKBWK w Poznaniu, przewodniczący komisji kolejowej protokolarnie przekazał Zespołowi badawczemu Komisji dokumentację zgromadzoną przez komisję kolejową.

6. Opis poziomu współpracy zaproponowanego przez zaangażowane podmioty

W czasie prowadzonego postępowania wyjaśniającego poziom współpracy z przedstawicielami podmiotów powiązanych z okolicznościami zdarzenia był standardowy i nie budził 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 i okoliczności zaistniałego zdarzenia Zespół badawczy opierał się na własnej wiedzy, doświadczeniu oraz poczynionych ustaleniach.

Korzystano z własnej dokumentacji oraz dokumentacji zgromadzonej przez komisję kolejową, prokuraturę i policję.

W ramach badania zdarzenia Zespół badawczy stosował między innymi następujące metody:

- oględziny miejsca zdarzenia po wypadku,
- wizje lokalne w miejscu zdarzenia,
- przeprowadzenie wysłuchania maszynisty,
- analiza zgromadzonej dokumentacji,
- analiza zapisów rejestratora parametrów jazdy pociągu,
- analiza zapisów obrazu przedpola jazdy z kamery pojazdu.

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 L 119 z 04.05.2016 r. str. 1. z późn. zm.)).
- 2) 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).
- 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 (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.).
- 2) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2025 r. poz. 418).
- 3) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 1251 z późn. zm.).
- 4) Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (tj. z dnia 30 sierpnia 2019 r. Dz.U. z 2019 r. poz. 1781).
- 5) Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tj. Dz.U z 2025 r. poz. 889).
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz.1744 z późn. zm.).
- 7) 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 (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 780).
- 8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. z 2022 r. poz. 2574, z późn. zm.).

- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. z 2022 r. poz. 2680, z późn. zm.)
- 10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tj. Dz. U. z 2025 r. poz. 100, z późn. zm.).
- 11) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj. Dz.U. z 2019 r. poz. 2310, z późn.zm.).
- 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518).

Instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A.

- 1) Pt-2 Instrukcja dla drużyny pojazdu trakcyjnego.
- 2) Pr-1 Instrukcja o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich.
- 3) Pr-3 Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń i wypadków
- 4) Pt-5 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych z napędem.
- 5) Pt-6 Instrukcja dla maszynisty instruktora.
- 6) Pa-4 Instrukcja nabywania i utrzymania kwalifikacji zawodowych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych.

Instrukcje wewnętrzne zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.

- 1) Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji.
- 2) Ir-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów.
- 3) Ir-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
- 4) Id-1 (D-1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
- 5) Ik-2 Instrukcja kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
- 6) Id-7 Instrukcja o dozorowaniu linii kolejowych.

8. Opis trudności i konkretnych wyzwań napotkanych podczas postępowania

Członkowie Zespołu badawczego nie napotkali trudności ani problemów, które mogłyby wpłynąć na przebieg postępowania, terminowość lub jego wnioski.

9. Wszelkie interakcje z organami wymiaru sprawiedliwości

Przewodniczący PKBWK wystąpił pismem nr PKBWK.590.3.3.2025/2026 z dnia 5 marca 2026 r. do Prokuratury Rejonowej w Środzie Wielkopolskiej, w celu uzyskania dostępu do zgromadzonych dokumentów w trakcie prowadzonego przez nią postępowania w związku ze zdarzeniem, a mających związek z ustaleniem okoliczności i czynników przyczynowych zdarzenia. W dniu 20.03.2026 r. Prokurator Rejonowy w Środzie Wielkopolskiej udostępnił posiadane dokumenty.

10. Inne informacje istotne w kontekście postępowania

Brak innych istotnych informacji.

III. OPIS ZDARZENIA

1. Zdarzenie i podstawowe informacje

1.1. Opis typu zdarzenia

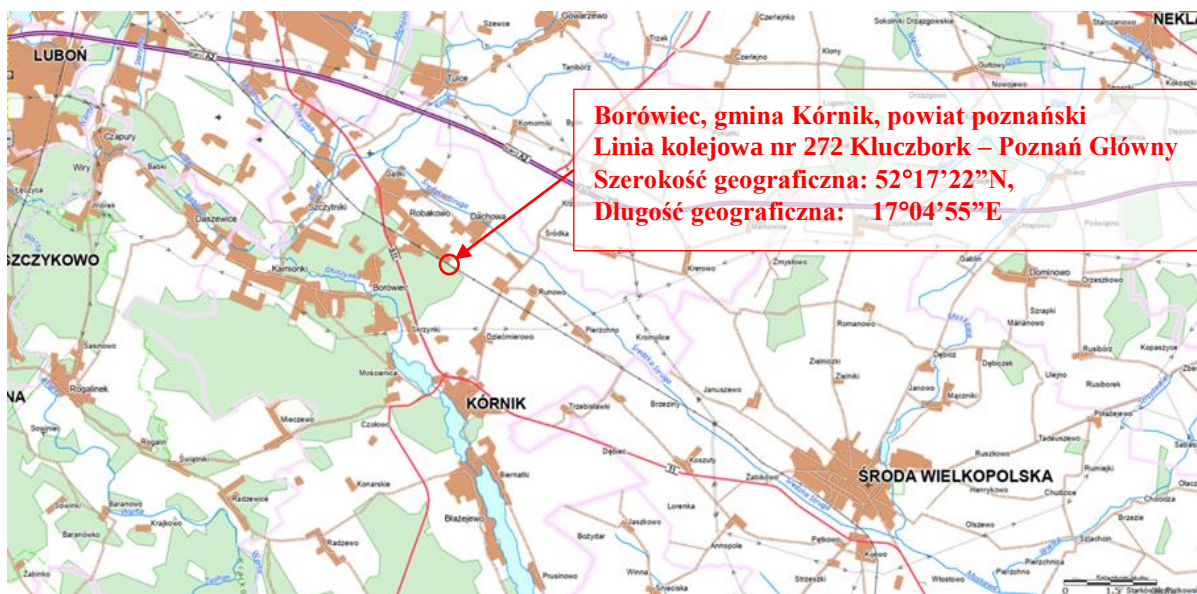
Podczas jazdy pociągu pasażerskiego MOJ 17505 relacji Łódź Kaliska - Poznań Główny przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A., na przejeździe kolejowym kat. D (niewyposażonym w samoczynny system przejazdu) kierujący pojazdem drogowym (samochodem osobowym BMW X3) wjechał bezpośrednio przed czoło pociągu MOJ 17505 (elektryczny zespół trakcyjny EN57AL – 1222). Pojazd drogowy wjechał na przejazd kolejowy z prawej strony pociągu. Skutkowało to najechaniem pociągu na pojazd drogowy. Czoło pojazdu kolejowego uderzyło w lewy bok samochodu osobowego. W wyniku uderzenia samochód został odrzucony na sąsiedni tor nr 2 i zatrzymał się po ok. 143 m w km 182,609. Kierowca samochodu oraz troje pasażerów ponieśli śmierć na miejscu. Pojazd kolejowy nie uległ wykołaceniu. Czoło pociągu zatrzymało się w km 183,280, tj. 814 m od osi przejazdu.

1.2. Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia

Zdarzenie zaistniało 15.08.2025 r. godz. 13.52 na szlaku Pierzchno – Gądk tor nr 1, na przejeździe kolejowym kat. D w km 182,466 linii nr 272 Kluczbork – Poznań Główny, obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim, nr identyfikacyjny przejazdu 272 182 466 (żółta naklejka na Krzyżu św. Andrzeja umieszczona od strony toru).

Współrzędne geograficzne położenia przejazdu kolejowego 52°17'22"N, 17°04'55"E.

Dokładny czas zdarzenia zespół badawczy ustalił na podstawie analizy zapisów rejestratora parametrów jazdy oraz zapisów monitoringu.

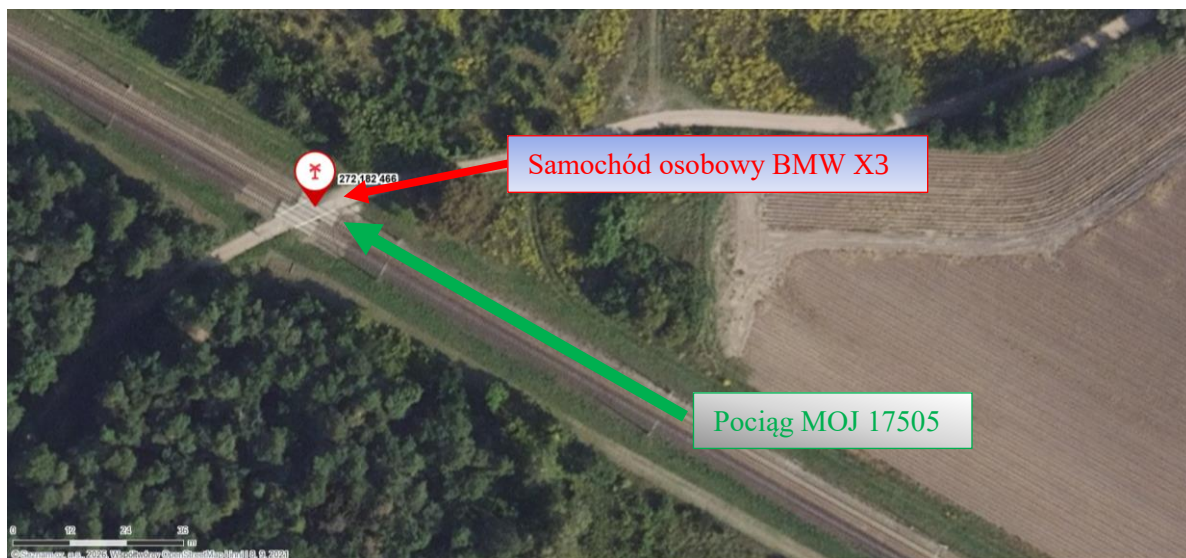


Zdjęcie 5. Położenie przejazdu (źródło: Geoportal)

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

Przejazd kolejowy kategorii D, na którym zaistniało zdarzenie, położony jest w ciągu drogi gminnej nr 332010P Dachowa – Borówiec w obrębie miejscowości Borówiec. Nawierzchnia drogi gruntowa. Droga skrzyżowana jest z torem kolejowym pod kątem 60°. Obszar skrzyżowania linii kolejowej

z drogą znajduje się w terenie zalesionym, równinnym, niezabudowanym. Dopuszczalna prędkość pojazdów drogowych na drodze w rejonie przejazdu wynosi 90 km/h. Widoczność przejazdu kolejowego z drogi z kierunku jazdy samochodu ograniczona przez łuk poziomy drogi i zwisające gałęzie. Warunki widoczności czoła pociągu spełnione tylko dla odległości 5 m i 10 m od skrajnej szyny. W polu trójkątów widoczności czoła pociągu z kierunku jazdy samochodu, w bezpośrednim sąsiedztwie toru, znajdują się grupy drzew i krzewów. Przed przejazdem kolejowym z obu stron drogi ustawione są znaki B-20 „stop”. Brak linii bezwzględnego zatrzymania P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop” oraz znaku P-16 „napis stop” z uwagi na nawierzchnię gruntową drogi.



Zdjęcie 6. Usytuowanie pojazdów przed wypadkiem (źródło: Mapy.com)

W dniu wypadku panowały bardzo dobre warunki pogodowe, było słonecznie, bezchmurnie. Temperatura powietrza wynosiła około plus 33°C. Widoczność była bardzo dobra. Słońce wysoko nad horyzontem nie powodowało oślepiania.

Rysunek 1. Szkic wypadku (opr. PKBWK)

1.4. Zgony, urazy i szkody materialne

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

W wyniku zdarzenia śmierć na miejscu poniósł kierujący pojazdem drogowym oraz troje pasażerów. Nie doszło do uszczerbku na zdrowiu pracowników przewoźnika kolejowego oraz pasażerów pociągu.

b) ładunki, bagaże i inne mienie

Całkowitemu zniszczeniu uległ samochód osobowy BMW X3. Nie doszło do uszkodzenia rzeczy i bagaży przewożonych w pociągu.

c) tabor kolejowy, infrastruktura i środowisko

Zakres uszkodzeń pojazdu EN57AL – 1222 uniemożliwił dalszą jazdę. Uszkodzenia:

- uszkodzony zgarniacz torowy w członie Rb,
- uszkodzony zgarniacz szynowy w członie Rb,
- uszkodzone blachy usztywniające czoło pojazdu,
- uszkodzone poszycie czoła kabiny w członie Rb,
- uszkodzona malatura ściany czołowej w członie Rb,
- uszkodzona instalacja pneumatyczna członu Rb,
- uszkodzone złącze elektryczne sprzęgu czołowego członu Rb.

Nie doszło do uszkodzeń infrastruktury kolejowej oraz strat w środowisku.

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

W wyniku zdarzenia tor szlakowy nr 1 Pierzchno - Gądk był zamknięty od godz. 14.08 do godz. 20.07 dnia 15.08.2025 r., natomiast tor szlakowy nr 2 od godz. 14.08 do godz. 18.16. Opóźnienia doznało 61 pociągów pasażerskich na 2458 minut oraz jeden pociąg towarowy na 149 minut. Ponadto pociągi PKP INTERCITY S.A. nr 37100 (relacji Kraków Główny – Poznań Główny), 74100 (relacji Poznań Główny – Katowice), 7322 (relacji Poznań Główny – Kraków Główny), spółki Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. nr 77118 (relacji Poznań Główny – Ostrów Wielkopolski) oraz spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. nr 17113 (relacji Łódź Fabryczna – Poznań Główny) skierowano drogą okrężną przez Jarocin, Wrześnię, Swarzędz.

Komunikacja zastępcza: PKP Intercity S.A. oraz Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. uruchomiły 12 autobusów zastępczych.

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

Bezpośrednio ze zdarzeniem Zespół badawczy zidentyfikował poniższe osoby:

- maszynista pociągu MOJ 17505 - pracownik przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A.,
- kierownik pociągu MOJ 17505 - pracownik przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A.,
- konduktor pociągu MOJ 17505 - pracownik przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A.,
- dyżurny ruchu stacji Pierzchno – pracownik zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.,
- dyżurny ruchu stacji Gądk – pracownik zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.,
- kierujący pojazdem drogowym marki BMW X3.

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

Pociąg pasażerski MOJ 17505 zestawiony był z elektrycznego zespołu trakcyjnego (EZT) EN57AL - 1222 przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A.

Pojazd trakcyjny posiada przywrócenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nr PRS/042/08/2025 z dnia 14 sierpnia 2025 roku, po wykonanym przeglądzie poziomu utrzymania P1 oraz dopuszczenie do użytkowania (wpis do książki pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, cz. III) z dnia 14.08.2025 r., godz. 10.10, identyfikatory EVN pojazdu kolejowego PL-PREG 94 51 2 120 832 – 2, PL-PREG 94 51 2 120 833 – 0 oraz PL-PREG 94 51 2 120 834 - 8.

Przegląd poziomu P1 wykonano w dniu 14.08.2025 r. przy przebiegu 809 556 km. Ostatni przegląd okresowy poziomu P2 wykonano w dniu 28.07.2025 r. przy przebiegu 798 962 km.

Dane o pociągu MOJ 17505:

– długość pociągu	65 m
– masa ogólna pociągu	145 ton
– procent masy hamującej wymaganej	104 %
– procent masy hamującej rzeczywisty	113 %
– masa hamująca wymagana	151 ton
– masa hamująca rzeczywista	165 ton

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

1) Tor:

szyny typu	– 60E1
podkłady	– betonowe
typ przytwierdzenia	– typu SB
rodzaj podsypki	– tłuczniowa
największa dozwolona prędkość pociągów na szlaku	– 120 km/h

2) Przejazd kolejowy:

- przejazd kolejowy kategorii D stanowiący skrzyżowanie linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny z drogą gminną nr 332010P,
- indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu: 272 182 466 (żółta naklejka na Krzyżu św. Andrzeja umieszczona od strony toru),
- oś przejazdu kolejowego – km 182,466,
- kąt skrzyżowania drogi z torem kolejowym – 60°,
- nawierzchnia przejazdu kolejowego jest z prefabrykowanych żelbetowych płyt przejazdowych typu CBP - 3 komplety,
- nawierzchnia drogi na dojazdach - gruntowa,
- niweleta drogi dojazdowej:
 - strona prawa (kierunek wjazdu samochodu na przejazd kolejowy) - -0,2% spadek ku przejazdowi na długości 30 m,
 - strona lewa - +1,39% wzniesienie ku przejazdowi na długości 30 m,
- iloczyn ruchu na przejeździe – 6175,5 pomiaru dokonano w dniach 05 i 06 października 2021 r.,
- długość odcinka prostego drogi, mierząc od skrajnej szyny:
 - strona lewa – 25 m,
 - strona prawa – 70 m,
- długość przejazdu kolejowego – 16,5 m,
- szerokość korony drogi na przejeździe kolejowym – 9,0 m,
- szerokość jezdni drogi na przejeździe – 5,0 m,
- szerokość jezdni drogi na dojazdach strona lewa i prawa – 3,3 m,
- wygrozdzenie przejazdu kolejowego – brak,
- maksymalna prędkość pojazdów drogowych przez przejazd kolejowy – 90 km/h,
- przejazd kolejowy w porze ciemnej nie jest oświetlony.

3) Oznakowanie przejazdu kolejowego w dniu zdarzenia:

- od strony drogi przejazd kolejowy oznakowany znakami G-4 - krzyżami św. Andrzeja, znakami B-20 „stop”, A-7 z tabliczką „Stop 150 m”, A-10, G-1a, G-1b, G-1c ustawionymi po prawej stronie drogi z obu stron toru oraz słupkami prowadzącymi U-1a ustawionymi po obu stronach drogi (ustawienie znaków z kierunku jadącego samochodu przedstawiają zdjęcia 7, 8, 9 i 10),
- od strony toru ustawione wskaźniki W6b:
 - z kierunku jadącego pociągu umieszczony w km 181,626, tj. 840 m przed przejazdem kolejowym,
 - z przeciwnego do kierunku w stosunku do kierunku jazdy pociągu w km 183,306, tj. 840 metrów przed przejazdem kolejowym.

4) Warunki widoczności przejazdu kolejowego oraz czoła pociągu z drogi.

Wymagana minimalna widoczność przejazdu kolejowego z drogi dojazdowej wynosi 120 metrów.

Widoczność przejazdu kolejowego z drogi według metryki:

- strona lewa – 25 m,
- strona prawa – 30 m.

Widoczność częściowo ograniczona przez łuk poziomy drogi i zwisające gałęzie.



Zdjęcie 7. Znak A-7 z tabliczką „Stop 150 m”, ustawiony ok. 158 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).



Zdjęcie 8. Znaki A-10 i G-1a ustawione ok. 128 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).



Zdjęcie 9. Znak G-1b ustawiony ok. 78 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).



Zdjęcie 10. Znak G-1c ustawiony ok. 35 m przed przejazdem kolejowym (źródło: PKBWK).



Zdjęcie 11. Widoczność z drogi w kierunku pociągu z 5 m (źródło: PKBWK).

Warunki widoczności czoła pociągu z drogi na podstawie pomiarów wykonanych przez komisję kolejową po wypadku na podstawie Protokołu oględzin miejsca wypadku kolejowego przedstawia Tabela 1.

Tabela 1. Warunki widoczności czoła pociągu z drogi wg informacji z protokołu oględzin miejsca wypadku kolejowego.

odległość mierzona od skrajnej szyny												odległość między osiami torów „d”	prędkość V w rejonie przejazdu	wymagane warunki widoczności		
5 m				10 m				20 m						z 5 i 10 m	z 20 m	z 4 m
strona toru				strona toru				strona toru								
prawa		lewa		prawa		lewa		prawa		lewa						
w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo					
780	780	790	780	780	780	780	480	80	30	50	50	4,0	120km/h	780	466	-

Kolorem pomarańczowym zaznaczono odległości widoczności czoła pociągu z drogi z kierunku jazdy pojazdu drogowego, ujęte w metryce przejazdu kolejowego. Z uwagi na brak pełnych trójkątów widoczności z 20 m ustawiono przed przejazdem znak B-20 „Stop”.

Widoczność w kierunku pociągu z 5 m od toru przedstawia zdjęcie 11.

Zespół badawczy stwierdził, że w dniu zdarzenia słabo widoczny pozostawał znak G1c od strony dojazdu samochodu do przejazdu. W ocenie Zespołu nie stanowi to czynnika przyczynowego ani czynników przyczyniających się do wypadku.

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

Nie zidentyfikowano innych istotnych informacji w kontekście opisu zdarzenia.

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

W dniu 15 sierpnia 2025 r. o godz. 13:50:27 na przystanku osobowym Kórnik zatrzymał się pociąg MOJ 17505 relacji Łódź Kaliska – Poznań Główny obsługiwany pojazdem EN57AL – 1222. Po podaniu sygnału Rp13 „Pociąg nr 17505 gotów do odjazdu” o godz. 13:50:55 maszynista uruchomił pojazd i pociąg odjechał w kierunku stacji Gądk. Maszynista zwiększył prędkość pociągu do 119 km/h przy prędkości dozwolonej na odcinku linii kolejowej 120 km/h. O godzinie 13:51:42 pociąg minął wskaźnik W6b zlokalizowany w km 181,626 odnoszący się do przejazdu kolejowego km. 182,466.

W tym czasie od strony miejscowości Dachowa drogą gminną (nr 332010P Dachowa – Borówiec o nawierzchni gruntowej do przejazdu kolejowego kategorii D zlokalizowanego w km. 182,466 linii kolejowej 272 Kluczbork – Poznań Główny) zbliżał się samochód osobowy marki BMW X3. Podróżujący samochodem jechali na nabożeństwo do pomnika pamięci ofiar stalinizmu, zlokalizowanego w lesie obok miejscowości Borówiec, ok. 2 km od miejsca wypadku.

Maszynista pociągu MOJ 17505, widząc zbliżający się do przejazdu kolejowego samochód osobowy, o godz. 13:52:02 podał sygnał Rp1 „Baczność”. Sygnał ten był podawany przez ok. 2 sekundy. O godz. 13:52:05 kierujący samochodem osobowym zatrzymał pojazd przed znakiem B-20 „Stop”. O godz. 13:52:08 kierowca pojazdu drogowego ruszył i wjechał na przejazd kolejowy. O godz. 13:52:09, jadąc z prędkością 119 km/h, maszynista pociągu MOJ 17505 wdrożył hamowanie nagłe i o godz. 13:52:10 ponownie podał sygnał Rp1 „Baczność”. O godz. 13:52:11 nastąpiła kolizja pociągu MOJ 17505

i samochodu osobowego. Pociąg uderzył w lewy bok pojazdu drogowego (lewe tylne drzwi przy lewym tylnym kole samochodu). Czoło pociągu zatrzymało się w km. 183,280 (814 od osi przejazdu) o godz. 13:53:01. Odrzucony pojazd drogowy zatrzymał się 143 m za osią przejazdu i stał na torze nr 2.

W wyniku uderzenia kierujący pojazdem drogowym i troje pasażerów poniosło śmierć na miejscu. Nie było poszkodowanych wśród pasażerów pociągu. Zderzenie nie spowodowało wykolejenia pociągu.

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

W trakcie hamowania nagłego pociągu po zderzeniu maszynista rozpoczął nadawanie sygnału „Alarm” za pomocą radiotelefonu pociągowego w celu spowodowania zatrzymania potencjalnego pociągu jadącego po torze nr 2 od strony stacji Gądk. Po zatrzymaniu pociągu maszynista za pomocą radiotelefonu pociągowego powiadomił o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Gądk i pozostał w kabinie pojazdu do czasu przybycia Policji.

Dyżurny ruchu stacji Gądk o godz. 13:52 (godzina wg Dziennika Telefonicznego R-138) zawiadomił o wypadku: dyspozytora zakładowego (Poznań), dyspozytora liniowego (Poznań) oraz Naczelnika Sekcji Eksploatacji PKP PLK Poznań Franowo.

Dyżurny ruchu stacji Pierzchno polecił dyspozytorowi sieciowemu w Poznaniu wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej w torze nr 1 i 2 oraz powiadomił Naczelnika PKP PLK Sekcja Eksploatacji w Jarocinie. Kierownik pociągu w czasie zderzenia znajdował się w środkowej części pociągu. Po zatrzymaniu pociągu wszedł do kabiny maszynisty i nawiązał rozmowę z maszynistą, który przekazał informację o wypadku z samochodem na przejeździe. Konduktor zadzwonił pod numer alarmowy 112, natomiast kierownik pociągu powiadomił dyspozytora zakładowego POLREGIO S.A. w Poznaniu. Następnie kierownik wraz z konduktorem udali się w kierunku przejazdu kolejowego w celu sprawdzenia, co się stało oraz ewentualnego udzielenia pomocy poszkodowanym. W momencie ich dotarcia do przejazdu kolejowego w km 182,466 na miejscu pracowały już służby ratunkowe.

Pogotowie ratunkowe przybyło na miejsce zdarzenia o godz. 14:05, Straż pożarna o godz. 14:08, policja przyjazd na miejsce wypadku godzina 14:06. Prokurator dotarł na miejsce zdarzenia o godz. 15:25. Naczelnik PKP PLK Sekcja Eksploatacji Jarocin przyjechał na miejsce wypadku godz. 15:15. Kontroler PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim przybył o godzinie 16:20, natomiast Dyrektor PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim – o godzinie 16:40.

O godzinie 14:40 powołano Regionalny Zespół Zarządzania Kryzysowego. Praca Zespołu od godziny 14:40 do godziny 20:25.

Zwłoki zostały wyciągnięte z samochodu o godzinie 16:40 i zabrane przez zakład pogrzebowy o godz. 18:15.

Woda dla podróżnych dostarczona przez Straż Pożarną o godzinie 15:15.

Akcję ratunkową zakończono o godz. 19:45 w dniu 15.08.2025 r.

Tor szlakowy nr 1 szlaku Pierzchno – Gądk był zamknięty od godziny 14:08 dnia 15.08.2025 r, do godziny 20:07 dnia 15.08.2025 r. Tor nr 2 szlaku Pierzchno – Gądk był zamknięty od godziny 14:08 dnia 15.08.2025 r, do godziny 18:16 dnia 15.08.2025 r.

IV. ANALIZA ZDARZENIA

1. Role i obowiązki

1.1. Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury

Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim

Zarządca infrastruktury kolejowej odpowiedzialny jest za właściwe utrzymanie linii kolejowej oraz przejazdów kolejowo – drogowych. Obowiązki nałożone na zarządcę określają m.in. przepisy art. 62. ust.1 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo Budowlane, które zobowiązuje zarządców do przeprowadzania kontroli okresowych (rocznych i pięcioletnich) obiektów budowlanych (w tym przejazdów kolejowych). Instrukcja wewnętrzna zarządcy infrastruktury Id-1 w §31 zobowiązuje do przeprowadzenia badania diagnostycznego obiektu budowlanego nie rzadziej jak raz w roku.

Ostatnia kontrola okresowa przejazdu kolejowego przed wypadkiem odbyła się 10.09.2024 r. Zarządca infrastruktury przeprowadził wymagane sprawdzenia i sporządził z tych czynności protokół nr 55/2024. W protokole wydano zalecenia dla zarządcy drogi:

- „*obkosić znaki G1a – G1c w terminie do 31.10.2024 r.*”

oraz dla zarządcy infrastruktury: kolejowej:

- „*dosypać niesortu przy płycie CBP tor nr 2 w terminie do 31.10.2024 r.*”

W wyniku kontroli stwierdzono, że stan techniczny przejazdu jest dostateczny i nie stwierdza się przeszkód do prowadzenia ruchu. Komisja dokonująca kontroli okresowej przejazdu kolejowo–drogowego stwierdziła przydatność do dalszego użytkowania.

Pracownicy zarządcy infrastruktury, którzy przybyli pierwsi na miejsce zdarzenia, postąpili zgodnie z postanowieniami §5 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Ir-8.

Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A.

Przewoźnik do realizacji zadania przewozowego wyznaczył pojazd kolejowy – elektryczny zespół trakcyjny EN57AL – 1222 o numerach EVN PL-PREG 94 51 2 120 832 – 2, PL-PREG 94 51 2 120 833 – 0 oraz PL-PREG 94 51 2 120 834 – 8 posiadający przywrócenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nr PRS/042/08/2025 z dnia 14 sierpnia 2025 roku, po wykonanym przeglądzie poziomu utrzymania P1 oraz dopuszczenie do użytkowania (wpis do książki pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, cz. III) z dnia 14.08.2025 r. wystawione przez POLREGIO S.A. Sekcja Przewozów Pasażerskich Łódź Kaliska, Posterunek Przeglądów Kontrolnych Łódź Kaliska. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie (ECM) dla w/w pojazdu jest POLREGIO S.A. Drużyna pociagowa (maszynista, kierownik pociągu, konduktor) obsługująca pociąg, posiadała wszystkie wymagane przepisami uprawnienia i kwalifikacje. Pociąg prowadzony był na podstawie rozkładu jazdy. Obowiązki przewoźników w zakresie bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego określają instrukcje wewnętrzne zarządcy infrastruktury PKP PLK: „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”, „Instrukcja sygnalizacji Ie-1(E-1)” oraz instrukcje wewnętrzne przewoźnika POLREGIO S.A.: „Instrukcja dla drużyny pojazdu trakcyjnego Pt-2” oraz „Instrukcja o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich Pr-1”. Pociąg jechał zgodnie z rozkładem jazdy. Odjazd z ostatniego planowego miejsca postoju, tj. przystanku osobowego Kórnik, nastąpił o godzinie 13:51. Maszynista obserwował drogę przebiegu i po zauważeniu pojazdu drogowego, który zbliżał się do przejazdu kolejowego, podał sygnał Rp1 „Baczność”. W momencie, gdy stwierdził, że kierowca pojazdu drogowego po zatrzymaniu się przed znakiem B-20 „stop” ponownie rozpoczął jazdę, maszynista wdrożył hamowanie nagłe równocześnie ponownie podając sygnał Rp1 „Baczność”. Zespół badawczy stwierdził inne nieprawidłowości w pracy maszynisty opisane w dalszej części raportu, które nie przyczyniły się do powstania zdarzenia, ani zwiększenia jego skutków. Postępowanie drużyny pociągowej po zaistnieniu wypadku było prawidłowe.

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

Spółka POLREGIO S.A. jest podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM). Spółka posiada zasoby umożliwiające samodzielne wykonywanie poziomów utrzymania P1 do P4. Poziom utrzymania P5 oraz modernizacje spółka realizuje przy wykorzystaniu zasobów podmiotów zewnętrznych. Utrzymanie pojazdu EN57AL - 1222 wskazane w dokumentacji systemu utrzymania (DSU) pojazdów serii EN57AL było zrealizowane zgodnie z cyklami określonymi w dokumentacji. Sposób utrzymania pojazdu kolejowego nie miał wpływu na zaistnienie zdarzenia.

1.3. Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie stwierdził związku ze zdarzeniem producentów taboru i dostawców usług.

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 stwierdził związku krajowego organu bezpieczeństwa z badanym zdarzeniem.

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

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie zidentyfikował związku z wypadkiem jednostek notyfikowanych oraz organów ds. oceny ryzyka.

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

Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie stwierdził związku jednostki certyfikującej przewoźnika kolejowego z badanym zdarzeniem.

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

Obowiązki prawidłowego oznakowania drogi dojazdowej do przejazdu kolejowego należą do zarządcy drogi gminnej, tj. Burmistrza Miasta i Gminy Kórnik.

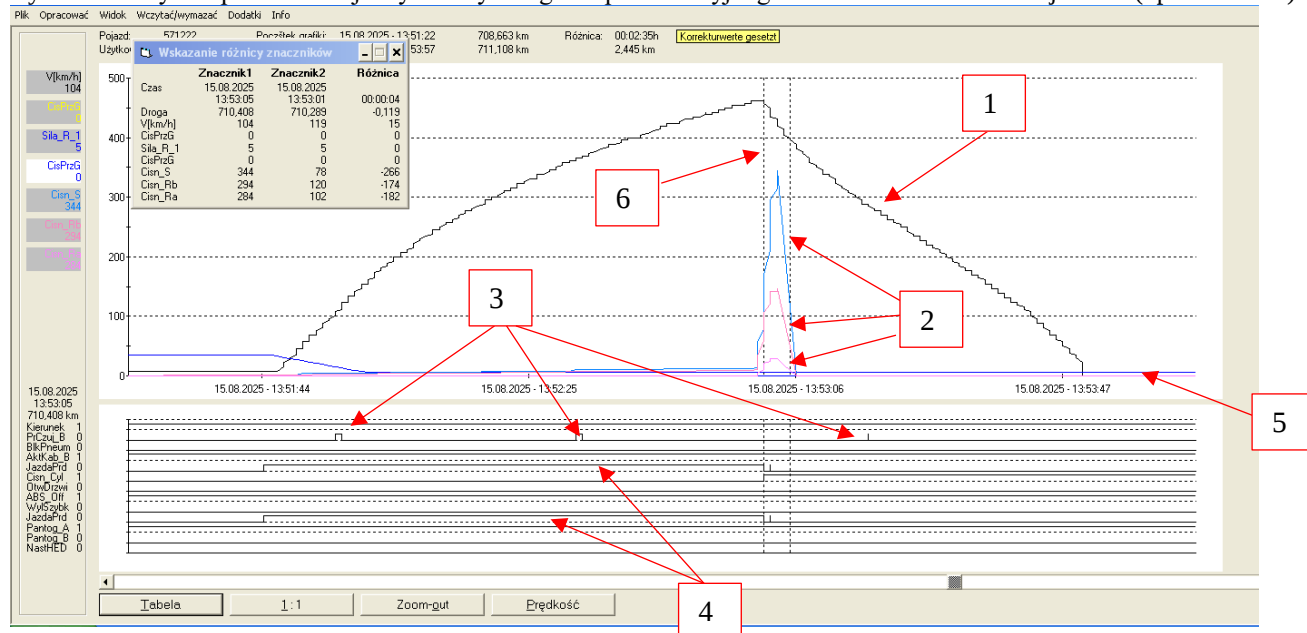
Zespół badawczy na podstawie zgromadzonego materiału badawczego nie stwierdził nieprawidłowości w oznakowaniu drogi dojazdowej do przejazdu kolejowego.

2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne

Elektryczny zespół trakcyjny serii EN57AL - 1222 został wyprodukowany w roku 1978 przez Państwową Fabrykę Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu. Pojazd został poddany modernizacji w roku 2013 przez ZNTK Mińsk Mazowiecki do standardu pojazdu serii EN57AL. Wykonawca modernizacji wyposażył pojazd w elektroniczny system rejestracji parametrów jazdy producenta Deuta Werke. Pojazd jest także wyposażony w system rejestracji obrazu przedpola jazdy.

Zespół badawczy dokonał analizy wybranych parametrów jazdy zarejestrowanych w elektronicznym rejestratorze danych w celu zbadania charakterystyki jazdy pociągu bezpośrednio przed zdarzeniem.

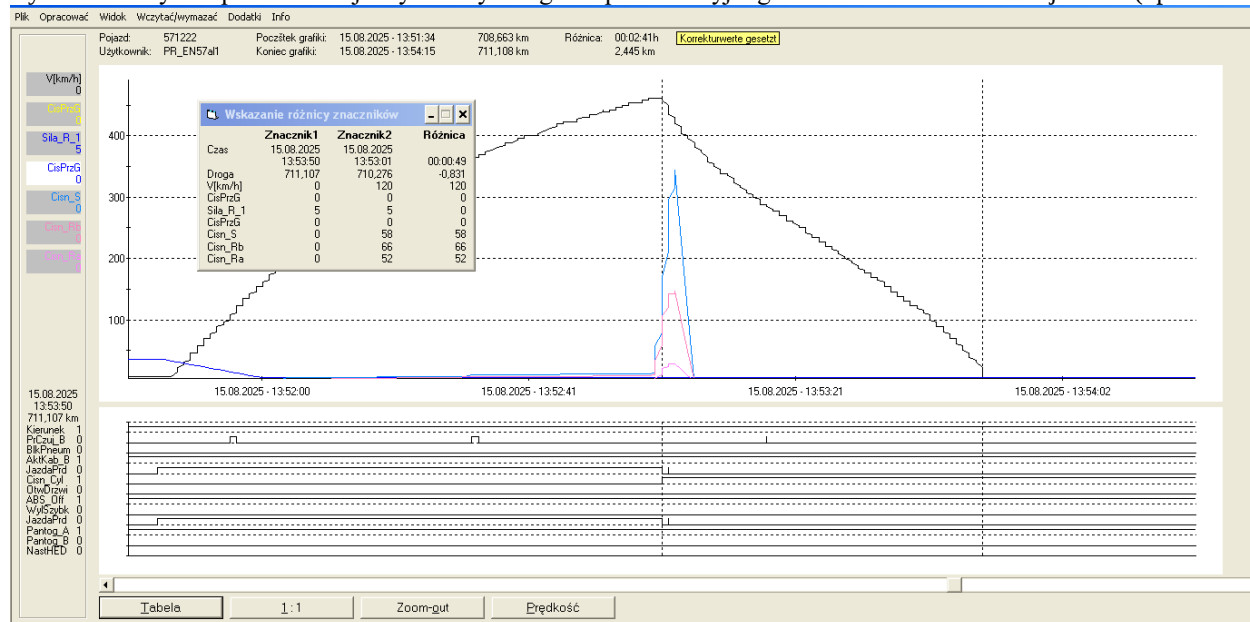
Rysunek 2. Wykres parametrów jazdy elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57AL - 1222 w funkcji czasu (opr. PKBWK)



Legenda:

- 1 – prędkość jazdy [km/h],
- 2 – ciśnienia w cylindrach hamulcowych pojazdu [bar],
- 3 – użycie przycisku czujności (CA),
- 4 – jazda z napędem,
- 5 – ciśnienia w przewodzie głównym (nieregistrowane),
- 6 – moment wdrożenia hamowania nagłego.

Rysunek 3. Wykres parametrów jazdy elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57AL - 1222 w funkcji czasu (opr. PKBWK)



Na powyższych wykresach zostały przedstawione między innymi następujące parametry jazdy pociągu MOJ 17505:

- prędkość,
- ciśnienie w cylindrach hamulcowych,
- użycie przycisku czuwaka aktywnego,
- użycie przycisku SHP,
- podniesiony pantograf – jazda na pantografie A,
- identyfikacja kabiny – sterowanie z kabiny B.

Zespół badawczy na podstawie analizy danych z rejestratora stwierdził brak rejestracji ciśnienia w przewodzie głównym oraz brak rejestracji użycia syreny pneumatycznej pojazdu (podanie sygnału Rp1 „Bacność”). Z uwagi na brak rejestracji sygnału „Bacność” Zespół badawczy ustalił czas i lokalizację jego podawania przez maszynistę pociągu MOJ 17505 na podstawie analizy zapisów rejestratora kamery czołowej pojazdu. Opis fragmentu zapisu parametrów rejestratora Deuta Werke zainstalowanego na pojeździe EN57AL - 1222 z dnia 15.08.2025 r. podczas jazdy pociągu MOJ 17505 relacji Łódź Kaliska – Poznań Główny w połączeniu z nagraniami systemu monitoringu zewnętrznego pojazdu (kamera czołowa kabiny B):

- Godz. 13:50:27 – zatrzymanie pociągu MOJ 17505 na przystanku osobowym Kórnik; rozpoczęcie wymiany pasażerskiej.
- Godz. 13:50:43 – podanie przez kierownika pociągu sygnału Rp13 „Pociąg 17505 gotów do odjazdu”.
- Godz. 13:50:55 – odjazd pociągu MOJ 17505 z przystanku osobowego Kórnik. Wzrost prędkości jazdy do 119 km/h.
- Godz. 13:51:42 – minięcie przez pociąg MOJ 17505 wskaźnika W6b zlokalizowanego w km 181,626 przed przejazdem kolejowo – drogowym w km. 182.466.
- Godz. 13:52:02 – podanie sygnału Rp1 „Bacność” przez maszynistę pociągu MOJ 17505. Pociąg znajdował się w km. ok. 182,2 – czas trwania sygnału ok. 2 sek. W momencie podawania sygnału Rp1 „Bacność” widoczny samochód zbliżający się do przejazdu z prawej strony,
- Godz. 13:52:05 – zatrzymanie się samochodu osobowego przed znakiem B-20 „stop”,
- Godz. 13:52:08 – uruchomienie samochodu osobowego przez kierującego i wjazd na przejazd.
- Godz. 13:52:09 – wdrożenie hamowania nagłego przez maszynistę pociągu MOJ 17505.
- Godz. 13:52:10 – podanie sygnału Rp1 „Bacność” przez maszynistę pociągu MOJ 17505.
- Godz. 13:52:11 – kolizja pociągu MOJ 17505 z samochodem osobowym.
- Godz. 13:52:26 – uruchomienie przez maszynistę sygnału A1r „Alarm” przez radiotelefon pociągowy.
- Godz. 13:53:01 – zatrzymanie pociągu MOJ 17505 w km. 183,280 (wciąż nadawany sygnał A1r „Alarm” przez radiotelefon pociągowy).
- Godz. 13:53:09 – wywołanie przez maszynistę pociągu MOJ 17505 dyżurnego ruchu stacji Gądk.

3. Czynniki ludzkie

3.1. Cechy ludzkie i indywidualne

Kierujący pojazdem drogowym według rodziny był dobrym kierowcą. Był sprawny umysłowo i ruchowo. Nie miał problemów zdrowotnych, był w dobrej kondycji psychofizycznej. Wg ich wiedzy nie miał wrogów, ani problemów osobistych. Badania nie wykazały w organizmie kierującego najczęściej spotykanych grup substancji odurzających ani psychotropowych.

Kierujący samochodem osobowym, zbliżając się do przejazdu kolejowego zatrzymał pojazd przed znakiem B-20 „stop”, a następnie nie zachował szczególnej ostrożności i pomimo zbliżania się do przejazdu kolejowego pociągu pasażerskiego wjechał na przejazd kolejowy wprost przed czoło nadjeżdżającego pociągu, pomimo sygnału „Bacność” dwukrotnie podawanego przez maszynistę pociągu. Kierujący samochodem osobowym nie zareagował na sygnały podawane przez maszynistę i kontynuował wjazd na przejazd.

Zespół badawczy stwierdził, że maszynista pociągu MOJ 17505 bezpośrednio przez wypadkiem postępował w sposób prawidłowy. Po zauważeniu samochodu zbliżającego się z prawej strony przejazdu, podał sygnał Rp1 „Bacność”, a po zorientowaniu się, że kierujący pojazdem drogowym po uprzednim zatrzymaniu przed znakiem B-20 „stop” ponownie uruchomił pojazd i wjechał na przejazd kolejowy - natychmiast wdrożył hamowanie nagłe pociągu z równoczesnym podaniem sygnału Rp1 „Bacność”. Przeprowadzone badania maszynisty pociągu nie wykazały obecności alkoholu i środków psychoaktywnych w jego organizmie. Czas pracy maszynisty był zgodny z obowiązującymi normami. Maszynista posiadał wymagane dokumenty, wymagane przeszkolenie z zakresu eksploatacji pojazdów trakcyjnych oraz inne szkolenia związane ze stanowiskiem pracy.

Kierownik pociągu nie widział samego wypadku, natomiast uczestniczył w działaniach późniejszych. Posiadał wymagane dokumenty i kwalifikacje. Badanie stanu trzeźwości nie wykazało zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu.

Zespół badawczy uznał wjazd samochodu osobowego na przejazd kolejowy kat. D, bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg pasażerski MOJ 17505, jako czynnik przyczynowy zdarzenia.

Jako czynniki przyczyniające się do zaistnienia wypadku uznano niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym przy przejeżdżaniu przez przejazd kolejowy, nieupewnienie się przez kierującego samochodem osobowym czy do przejazdu nie zbliża się pojazd kolejowy oraz brak reakcji kierującego samochodem osobowym na podawany przez maszynistę pociągu MOJ 17505 sygnał Rp1 „Bacność”.

3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy

Pojazd kolejowy EN57AL - 1222 posiadał dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego T/2014/0254 na sieci kolejowej w Polsce. Zespół badawczy nie wniósł zastrzeżeń do czynników związanych ze stanowiskiem pracy maszynisty pojazdu trakcyjnego.

Pojazd drogowy – samochód osobowy w momencie wypadku był sprawny technicznie i posiadał badanie stanu technicznego ważne do dnia 30.01.2026 r.

3.3. Czynniki i zadania organizacyjne

Ze zgromadzonego materiału przez Zespół badawczy wynika, że pracodawca zapewnił wymagany ustawowo czas odpoczynku drużynie pociągowej biorącej udział w zdarzeniu. Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. zgodnie z przejętym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem w ramach zarządzania kompetencjami na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zapewnił cykliczne szkolenia dla pracowników. Drużyna pociągowa pojazdu kolejowego biorącego udział w zdarzeniu posiadała wszystkie wymagane przepisami i instrukcjami uprawnienia, autoryzacje oraz ważne badania lekarskie na stanowiska pracy. Pracownicy przewoźnika zostali wyposażeni w niezbędne instrukcje i przepisy zapewniające bezpieczne wykonywanie pracy.

Prawo o ruchu drogowym jest podstawową regulacją dla użytkowników dróg publicznych i określane mianem „Kodeksu drogowego”, czyli przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Przepisy szczególne, dotyczące przejazdów kolejowych i odnoszące się do kierujących pojazdami drogowymi zawarte są w Prawie o ruchu drogowym w:

art. 25 ust 1 i 2 i stanowią, że:

1. *„Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo.”*
2. *„Przepisu ustępu 1 nie stosuje się do pojazdu szynowego, który ma pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów, bez względu na to, z której strony nadjeżdża.”*

art. 28 ust. 1 i 2 i stanowią, że:

1. *„Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza, jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.”*

2. „Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd.”

art. 16 ust. 6 i stanowi, że:

„Kierujący pojazdem znajdującym się na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe, jest obowiązany ustąpić miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu.”

3.4. Czynniki środowiskowe

Zdarzenie miało miejsce przy dobrych warunkach pogodowych i warunkach widoczności, bez opadów i mgły. Do zdarzenia doszło w porze jasnej (popołudnie), przy pogodzie bezchmurnej, temperatura około +33°C. W obrębie przejazdu kolejowego w czasie zdarzenia nie było innych użytkowników drogi mogących absorbować uwagę kierującego pojazdem drogowym. W rejonie przejazdu kolejowego nie prowadzono żadnych prac oraz nie znajdowały się żadne reklamy mogące odwrócić uwagę kierującego. Linia kolejowa i droga krzyżujące się na przejeździe przebiegają przez wysoki las mieszany.

3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania

Nie zidentyfikowano.

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

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) przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. prowadzi „Rejestr zagrożeń.” Rejestr ten jest na bieżąco aktualizowany przez przewoźnika. Do prowadzonego Rejestru zagrożeń Zespół badawczy nie wnosi uwag.

W ramach prowadzonego postępowania Zespół badawczy przeanalizował Kartę Procesu nr 01 „Proces przewoźniczy” w wersji wydania 5 oraz Kartę Procesu nr 72 „Zarządzanie zdarzeniami, sytuacjami niebezpiecznymi i wydarzeniami” w wydaniu 6. Dokumentami związanymi z w/w kartami procesów są: Zintegrowany System Zarządzania POLREGIO S.A., TSI „Ruch Kolejowy” oraz inne regulacje prawne Unii Europejskiej, przepisy krajowe, decyzje organów nadzoru, regulamin sieci zarządcy infrastruktury, umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie realizacji przewozów kolejowych (PSC). Celem procesów jest określenie zasad projektowania i realizacji rozkładów jazdy, zapewnienie zasobów oraz zapewnienie prawidłowego przebiegu postępowań po zdarzeniach, sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych i wydarzeniach, przepływu informacji, ich ewidencji oraz raportowania wskaźników. W Karcie Procesu nr 01 „Proces przewoźniczy” znajdują się odniesienia do regulacji i instrukcji wewnętrznych POLREGIO S.A., m.in. „Instrukcji dla drużyny pojazdu trakcyjnego Pt-2” oraz „Instrukcji o technice organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich Pr-1”. Analiza przeprowadzona przez Zespół badawczy wykazała, że pociąg MOJ 17505 przewoźnika POLREGIO został prawidłowo przygotowany do jazdy, jego obsługę stanowiła drużyna pociągowa, posiadająca wymagane kwalifikacje i ważne badania lekarskie, wyposażona w rozkład jazdy pociągu i wymagane instrukcje przewoźnika oraz zarządcy infrastruktury. Zestawienie pociągu było zgodne z rozkładem jazdy. Pociąg miał przeprowadzoną wymaganą próbę hamulca. Zespół badawczy, na podstawie szczegółowej analizy nagrań rejestratora kamery czołowej pojazdu EN57 – 1222, stwierdza, że przed wypadkiem maszynista nie stosował się do niektórych wskaźników mijanych w czasie jazdy pociągu, tj. do wskaźników W6b w następujących lokalizacjach:

- ok. km. 166,8. godz. 13:39:37 – brak podania sygnału Rp1 „Bacność”,
- ok. km. 168,9 godz. 13:42:34 – brak podania sygnału Rp1 „Bacność”,
- ok. km. 172,2. godz. 13:44:20 – brak podania Rp1 „Bacność”,
- ok. km. 174,2. godz. 13:45:17 – jednokrotne podanie sygnału Rp1 „Bacność” ok. 200 metrów przed przejazdem po minięciu wskaźnika W6b,
- ok. km. 175,1. godz. 13:45:46 – brak podania sygnału Rp1 „Bacność”,
- ok. km. 176,4. godz. 13:46:35 – brak podania sygnału Rp1 „Bacność”,
- ok. km. 180,2. godz. 13:49:41 – brak podania sygnału Rp1 „Bacność”.

Brak podania wymaganych sygnałów przed przejazdami, Zespół Badawczy uznał jako inną nieprawidłowość niezwiązaną z czynnikami przyczynowymi i przyczyniającymi się do zdarzenia.

Ponadto w kabinie maszynisty przed wypadkiem znajdowała się osoba nieuprawniona, tj. maszynista odbywający przejazd jako pasażer. Wszedł do kabiny koło stacji Chocicza, wyszedł przed stacją Środa Wielkopolska. Celem przebywania w kabinie tego pracownika był wpis do książki pokładowej pojazdu kolejowego EN57AL – 1222, gdyż w stacji Poznań Główny przejmował on pojazd od maszynisty prowadzącego pociąg MOJ 17505 w chwili wypadku. Okoliczność tą należy uznać za naruszenie postanowień §6, ust. 1 instrukcji Pt-2 POLREGIO S.A.

Powyższe nieprawidłowości nie mają wpływu na przebieg, okoliczności i skutki wypadku, jednak świadczą o niepełnej realizacji Karty Procesu 01 „Proces przewozowy” oraz o nieskutecznym nadzorze nad pracą maszynistów i nieskutecznym doskonaleniu zawodowym prowadzonym w ramach jazd instruktażowych.

Przed przejazdem kolejowym, na którym doszło do wypadku maszynista podał sygnał Rp1 „Bacność” o godz. 13.52 02 sek. w km. 182,2 – czas trwania sygnału ok. 2 sek. Podanie sygnału nastąpiło w momencie, gdy samochód zbliżał się do przejazdu, lecz jeszcze nie zatrzymał się przed znakiem B-20 „stop”. Ponowne podanie sygnału Rp1 „Bacność” nastąpiło w momencie, gdy widać na filmie z rejestratora kamery czołowej pojazdu EN57AL – 1222 jak samochód rusza w stronę przejazdu po uprzednim zatrzymaniu. Podawanie sygnału trwa do momentu kolizji.

Zespół badawczy nie wnosi zastrzeżeń do sposobu realizacji procedury przez drużynę konduktorską pociągu MOJ 17505.

Zespół badawczy przeanalizował wyniki jazd instruktażowych wykonanych z udziałem maszynisty, który w dniu wypadku prowadził pociąg MOJ 17505. W roku 2025 przeprowadzono następujące jazdy instruktażowe:

- w dniu 03.01.2025 na pociągu nr 76512/67503 na odcinku Ostrów Wlkp. – Kluczbork – Ostrów Wlkp., pojazd nr EN57AL – 2101, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 17.01.2025 na pociągu nr 76512/67503 na odcinku Ostrów Wlkp. – Kluczbork – Ostrów Wlkp., pojazd nr EN57AL - 2117, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 27.01.2025 na pociągu nr 17502 na odcinku Ostrów Wlkp. – Poznań Główny, pojazd nr EN57AL - 1770, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 12.02.2025 na pociągu nr 76512/67503 na odcinku Ostrów Wlkp. – Kluczbork – Ostrów Wlkp., pojazd nr EN57AL - 2117, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 18.02.2025 na pociągu nr 67531/67523 na odcinku Ostrów Wlkp. – Wrocław Główny – Ostrów Wlkp., pojazd nr EN57 - 1281, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 21.02.2025 na pociągu nr 76512/67503 na odcinku Ostrów Wlkp. – Kluczbork – Ostrów Wlkp., pojazd nr EN57AL - 2113, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 09.04.2025 na pociągu nr 17505 na odcinku Łódź Kaliska - Ostrów Wlkp., pojazd EN57AL - 2112, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 25.06.2025 na pociągu nr 65501 na odcinku Ostrów Wlkp. – Poznań Główny, pojazd nr EN57AL – 2113, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono,
- w dniu 30.07.2025 na pociągu nr 17505 na odcinku Ostrów Wlkp. – Jarocin, pojazd nr EN57 - 959, nieprawidłowości w pracy maszynisty nie stwierdzono.

Instrukcja Pt-6 w §9, ust. 5 stanowi, że protokół z jazdy instruktażowej maszynista instruktor przekazuje do bezpośredniego zwierzchnika. Wszystkie przekazane Zespołowi badawczemu PKBWK protokoły z jazd instruktażowych nie zostały podpisane przez bezpośredniego zwierzchnika maszynisty instruktora realizującego instruktaż, w związku z czym Zespół badawczy nie uzyskał potwierdzenia prawidłowej realizacji w/w przepisu instrukcji.

Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w ramach wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem stosuje „Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”. Instrukcja ta w §4, ust. 1 pkt. 3 nakazuje dyżurnemu ruchu, któremu zgłoszono zdarzenie kolejowe niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (nr 112), podając w miarę możliwości informacje m.in. o rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych, a także o uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu. Dyżurny ruchu stacji Gądk nie dokonał w/w zawiadomienia. Powiadomienie centrum ratunkowego (nr 112) nastąpiło przez konduktora pociągu MOJ 17505 niezwłocznie po zatrzymaniu pociągu. Nie wpłynęło to negatywnie na moment rozpoczęcia akcji ratunkowej i sposób jej prowadzenia.

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 zdarzeniu kolejowym, posiadają Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS, SMS/MMS), zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

4.3. System zarządzania podmiotami/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

Nie dotyczy.

5. Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze

Wcześniejsze zdarzenia na przejeździe kolejowym w km 182,466 linii kolejowej nr 272 Kluczbork - Poznań Główny:

- 1) W dniu 12.06.2022 r. pociąg nr 77784 Kolei Wielkopolskich S.A. najechał na samochód osobowy Audi – dwoje poszkodowanych, kierowca zmarł po przewiezieniu do szpitala.
Przyczyna bezpośrednia: wjechanie pojazdu drogowego pod jadący pociąg osobowy nr 77784 na przejeździe kolejowo-drogowym kat D.
Przyczyna pierwotna: niezachowanie należytej ostrożności przez użytkownika przejazdu kolejowo-drogowego przed wyjazdem na prawidłowo osygnalizowany przejazd.
- 2) W dniu 11.02.2023 r. pociąg nr 674011 PKP CARGO S.A. najechał na samochód osobowy Opel Astra – bez ofiar.
Przyczyna bezpośrednia: najechanie pociągu nr 674011 relacji Jawor - Palędzie na samochód osobowy na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D.

Przyczyna pierwotna: niezatrzymanie się przed znakiem B20 "stop" i nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu przez kierowcę samochodu osobowego nadjeżdżającemu pojazdowi kolejowemu.

V. WNIOSKI

1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia

Z przeprowadzonej analizy wynika, że zarządca infrastruktury prawidłowo realizuje obowiązki w zakresie utrzymania infrastruktury w rejonie przejazdu kolejowego, na którym doszło do wypadku.

Zespół badawczy stwierdził, że kierujący pojazdem drogowym zbliżając się do przejazdu kolejowego nie zachował szczególnej ostrożności, pomimo nadjeżdżającego pociągu oraz sygnału Rp1 „Baczność” podawanego przez maszynistę, ostrzegającego użytkowników drogi zbliżających się do przejazdu kolejowego o nadjeżdżającym pociągu i wjechał na przejazd kolejowy wprost przed jadący pociąg MOJ 17505.

Jako czynnik przyczynowy Zespół badawczy uznał:

- wjazd samochodu osobowego na przejazd kolejowy kat. D, bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg pasażerski MOJ 17505, co doprowadziło do najechania pojazdu kolejowego na ten samochód.

Jako czynniki przyczyniające się do zdarzenia Zespół badawczy uznał:

- niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego samochodem osobowym marki BMW X3,
- nieupewnienie się przez kierującego samochodem osobowym czy do przejazdu nie zbliża się pojazd kolejowy,
- brak reakcji kierującego samochodem osobowym na podawany przez maszynistę pociągu MOJ 17505 sygnał Rp1 „Baczność”.

2. Środki podjęte od momentu zdarzenia

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nie wydał zaleceń wymagających natychmiastowego działania.

3. Uwagi dodatkowe

Zespół badawczy stwierdził następujące inne nieprawidłowości nie mające związku z czynnikami przyczynowymi i przyczyniającymi się:

1. Brak prawidłowej rejestracji niektórych parametrów jazdy pojazdu EN57AL – 1222, tj. ciśnienia w przewodzie głównym oraz podania sygnału Rp1 „Baczność”.
2. Słabo widoczny znak G1c od strony dojazdu samochodu do przejazdu.
3. Brak podawania wymaganych sygnałów dźwiękowych przez maszynistę przy mijaniu niektórych wskaźników W6b.
4. Obecność w kabinie maszynisty osoby nieuprawnionej, która opuściła kabinę ok 15 minut przed zdarzeniem.

VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

1. Zalecenia wynikające z prowadzonego postępowania:

1. Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. dokona nadzwyczajnego przeglądu eksploatowanych pojazdów kolejowych pod względem prawidłowego zapisu parametrów jazdy przez rejestratory pokładowe.
2. Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. wzmocni nadzór nad pracą maszynistów pojazdów trakcyjnych w celu zapewnienia prawidłowego stosowania się do mijanych sygnalizatorów i wskaźników, w tym wskaźników W6b oraz przestrzeganiem zasad przewożenia osób w czynnych kabinach pojazdów trakcyjnych.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach doskonalenia zawodowego pracowników przeprowadzi szkolenia pracowników posterunków ruchu w celu zapewnienia należytego powiadamiania o zdarzeniach kolejowych służb ratunkowych, tj. zgodnie z §4 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8.
4. Zarządca drogi nr 332010P, tj. Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik zapewni systematyczne wykaszanie pasa drogi w celu zapewnienia widoczności oznakowania przejazdów kolejowych na terenie Miasta i Gminy Kórnik.
5. Użytkownicy pojazdów kolejowych, tj.:
 - certyfikowani przewoźnicy kolejowi,
 - przewoźnicy kolejowi działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa,
 - autoryzowani zarządcy infrastruktury,
 - zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa,
 - użytkownicy bocznic kolejowych

eksploatujący pojazdy kolejowe wyposażone w elektroniczne systemy rejestracji parametrów jazdy określa w swoich regulacjach wewnętrznych zakres rejestrowanych parametrów. Minimalny wykaz rejestrowanych parametrów w przypadku rejestratorów zgodnych z normą PN-EN 62625-1 „Elektroniczne wyposażenie kolejowe. Pokładowy system rejestracji parametrów jazdy. Część 1: Specyfikacja systemowa” powinien obejmować parametry wskazane w załączniku F przywołanej normy. W przypadku rejestratorów niespełniających wymagań w/w normy adresaci niniejszego zalecenia określają we własnych przepisach wewnętrznych wykaz rejestrowanych parametrów pojazdów. Adresaci niniejszego zalecenia zapewnią system nadzoru wewnętrznego dla zagwarantowania ciągłości zapisów wyselekcjonowanych parametrów, który będzie obejmował systematyczne kontrole poprawności rejestracji parametrów jazdy oraz sprawdzanie poprawności zapisów co najmniej po wykonaniu czynności przeglądowo – naprawczych pojazdów kolejowych, po których wymagane jest wykonanie jazdy próbnej.

6. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu, działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, dokonają weryfikacji instrukcji wewnętrznych, a następnie wprowadzą obowiązek, aby przed rozpoczęciem jazdy instruktażowej lub kontrolnej maszynista instruktor weryfikował sposób prowadzenia innych pociągów przez maszynistę podlegającego instruktażowi lub kontroli. Weryfikacja ta powinna obejmować analizę zapisów rejestratorów parametrów jazdy min. 3 losowych pociągów obsługiwanych przez tego maszynistę w okresie poprzedzającym instruktaż lub kontrolę.

PRZEWODNICZĄCY
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

.....
Rafał Leśniowski
podpisano elektronicznie

Wykaz skrótów występujących w treści Raportu Nr **PKBWK 01/2026**

Lp.	Symbol (skrót)	Objaśnienie
1	2	3
1.	UTK	Urząd Transportu Kolejowego
2.	PKBWK	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
3.	IZ	PKP PLK S.A. – Zakład Linii Kolejowych
4.	ECM	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie