PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

RAPORT Nr PKBWK 05/2026

z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 15 listopada 2025 r. o godz. 20:52 na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, szlak Sobolew - Życzyn, tor nr 1, km 90,550

obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie

PKBWK
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

WARSZAWA, dnia 04.11.2026 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, dotyczącego 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 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 9

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 prowadzonego postępowania 11

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 18
1.5. Opis innych skutków, w tym wpływu zdarzenia na regularną działalność zaangażowanych podmiotów 19
1.6. Identyfikacja osób, ich funkcji i zaangażowanych podmiotów, w tym ewentualne powiązania z wykonawcami lub innymi odpowiednimi stronami 19
1.7. Opis i identyfikatory pociągów oraz ich skład, w tym powiązany tabor kolejowy i numery rejestracyjne 19
1.8. Opis odpowiednich części infrastruktury i sygnalizacji – typ toru, zwrotnica, urządzenie zależnościowe, sygnał, systemy ochrony pociągu 20
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. 24

IV. ANALIZA ZDARZENIA 26

1. Role i obowiązki 26

1.1. Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury 26
1.2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe lub wszelcy inni dostawcy usług utrzymania 27
1.3. Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych 27
1.4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja Kolejowa Unii Europejskiej 27
1.5. Jednostki notyfikowane, jednostki wyznaczone lub organy ds. oceny ryzyka 27
1.6. Jednostki certyfikujące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wymienionych w punkcie 1.2 27
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 27

2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne 27

3. Czynniki ludzkie 29

3.1. Cechy ludzkie i indywidualne 29
3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy 29
3.3. Czynniki i zadania organizacyjne 29
3.4. Czynniki środowiskowe 29
3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania 30

4. Mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych i mechanizmy kontroli, w tym zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwem oraz procesy monitorowania 30

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 30
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 31
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 31
4.4. Wyniki nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798 31
4.5. Zezwolenia, certyfikaty i sprawozdania z oceny wydane przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub inne organy ds. oceny zgodności 31
4.6 Inne czynniki systemowe 31
5. Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze 32

V. WNIOSKI 33

1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia 33

2. Środki podjęte od momentu zdarzenia 33

3. Uwagi dodatkowe 33

VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA 34

Wykaz podmiotów i skrótów występujących w treści Raportu Nr PKBWK 05/2026 35

Spis rysunków

Rysunek 1 - Szkic z miejsca zdarzenia (źródło: materiał własny PKBWK) 16
Rysunek 2 - Elementy profilu linii z miejsca zdarzenia (źródło: komisja kolejowa) 17
Rysunek 3 - Wykres parametrów jazdy pociągu nr 12713 (opracowanie własne PKBWK) 28

Spis zdjęć

Zdjęcie 1 - Mapka obrazująca miejsce zdarzenia linia nr 7, km 90,550 (zdj. Google Maps) 14
Zdjęcie 2 - Widok na miejsce zdarzenia (źródło: PKBWK) 14
Zdjęcie 3 - Widok zatrzymanego pociągu nr 12713 w miejscu zdarzenia (źródło: komisja kolejowa) 15
Zdjęcie 4 - Uszkodzenie wagonu nr 31 51 3947 412-8 (źródło: materiał własny PKBWK) 18
Zdjęcie 5 - Skutki detonacji ładunku wybuchowego w torze (źródło: PKP PLK S.A.) 19
Zdjęcie 6 - Widok przewodu przełożonego z tor nr 1 na tor nr 2 (źródło: Policja) 22
Zdjęcie 7 - Widok zabezpieczonego przewodu o długości 400 mb (źródło: Policja) 22
Zdjęcie 8 - Widok znalezionej kamery (źródło: Policja) 23
Zdjęcie 9 - Widok na tor z kamery czołowej pociągu nr 12713 („Koleje Mazowieckie - KM” Sp. z o.o.) 24
Zdjęcie 10 - Widok na tor z kamery pociągu nr 824013 (CTL Logistics Sp. z o.o.) 24

I. STRESZCZENIE

Rodzaj zdarzenia: Incydent.

Opis: Dnia 15 listopada 2025 r. o godz. 20:52 nastąpiła detonacja ładunku wybuchowego pod trzecim próżnym wagonem przejeżdżającego pociągu towarowego nr 524021 relacji Gdańsk Port Północny - Puławy Azoty (przewoźnik PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji). Ładunek był przygotowany, podłożony w prawym toku szynowym i zdetonowany przez osoby postronne. Eksplozja spowodowała wyłamanie prawej szyny na szlaku Sobolew - Życzyn w torze nr 1 w km 90,550 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk powodując jej nieciągłość. Maszynista prowadzący ten pociąg lokomotywą ET22-891 nie odczuł wybuchu, usłyszał jedynie niewielki huk, lecz był przekonany, że spowodował to pantograf współpracujący z siecią trakcyjną. Wyjrzał przez okno i stwierdził, że sieć jest w porządku a wszystkie wskaźniki na lokomotywie działają prawidłowo, więc kontynuował jazdę do stacji Dęblin. Następnie miejsce to przejechało 11 pociągów powodując dalsze wykruszanie szyny, aż do końcowego jej braku na długości 1,16 m.
Dnia 16 listopada 2025 r. podczas jazdy na szlaku kolejowym Sobolew - Życzyn na linii kolejowej nr 7 maszynista pociągu nr 13109 relacji Warszawa Zachodnia - Rzeszów Główny (przewoźnik „PKP Intercity” S.A.) jadąc torem nr 1 odczuł w miejscu detonacji ładunku wybuchowego (km 90,550) uskok, obniżenie toru i zgłosił ten fakt o godz. 06:40 dyżurnemu ruchu LCS Dęblin. Jak się ostatecznie okazało ta niespokojność jazdy wynikała z braku ciągłości szyny w prawym toku toru nr 1. Pomimo tej nieciągłości pociąg nr 13109 przejechał to miejsce i nie utracił trwale kontaktu z szyną. Dyżurny ruchu LCS Dęblin po otrzymaniu od maszynisty tego pociągu informacji o nierówności w torze polecił o godz. 07:21 maszyniście następnego pociągu o nr 12713 jadącego tym samym torem nr 1, aby zwrócił uwagę w okolicy km 91,000 i sprawdził stan toru. Maszynista przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM” Sp. z o.o. przyjął polecenie od dyżurnego ruchu i jadąc z prędkością około 53 km/h zbliżył się do wskazanego miejsca. Gdy zauważył ubytek prawej szyny w torze zaczął hamować. Pomimo wdrożonego hamowania bezpośredniego pociąg przejechał przez brakujący odcinek prawego toku toru i tak jak poprzedni pociąg, również nie utracił trwale kontaktu z szyną. Maszynista po zatrzymaniu pociągu stwierdził na gruncie brak szyny w prawym toku toru nr 1 o długości 1,16 m. Miejsce z brakującym odcinkiem szyny w km 90,550 linii kolejowej nr 7 zostało przez ten pociąg przejechane. Czoło pociągu nr 12713 zatrzymało się 83 m za tym miejscem, tj. w km 90,633 o godz. 7:23. Pociąg ten został odwołany na dalszej trasie a podróżujące nim osoby zostały bezpiecznie ewakuowane z pociągu i przeprowadzone przez strażaków Państwowej Straży Pożarnej oraz kierownika pociągu na peron kolejowy przystanku osobowego Mika.

Data zdarzenia: 15 listopada 2025 r. o godzina 20:52.

Miejsce zdarzenia: Linia nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, szlak Sobolew – Życzyn, tor nr 1, km 90,550; położenie geograficzne 51°40'12.2"N 21°45'10.5"E.

Skutki zdarzenia: Incydent spowodował zagrożenie w ruchu lądowym. Zagrożone zostało bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów oraz mienia kolejowego wraz z narażeniem utraty zdrowia i życia osób podróżujących.
W wyniku detonacji materiału wybuchowego żadna osoba nie była poszkodowana, uszkodzeniu uległa infrastruktura kolejowa oraz wagon platforma nr 31 51 3947 412-8 w pociągu nr 524021.

Wystąpiły znaczne utrudnienia w ruchu kolejowym, opóźnień doznało 125 pociągów pasażerskich na 795 minut oraz 10 pociągów towarowych na 317 minut. Tor nr 1 na szlaku Sobolew - Życzyn zamknięty był od godz. 07:30 dnia 16.11.2025 r. do godz. 00:21 dnia 18.11.2025 r., w torze nr 2 wprowadzono czasowe ograniczenie prędkości jazdy pociągów.

Czynnik przyczynowy:
(oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan bądź ich kombinację, które w przypadku skorygowania, wyeliminowania lub uniknięcia najprawdopodobniej zapobiegłyby zdarzeniu)

Czyn o charakterze terrorystycznym mający doprowadzić do poważnego wypadku poprzez detonację ładunku wybuchowego w torze pod przejeżdżającym pociągiem nr 524021 powodując złamanie, wykruszenie i nieciągłość prawego toku szyny.

Czynniki przyczyniające się:
(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)

1. Okres konfliktu zbrojnego pomiędzy Rosją a Ukrainą sprzyjający działaniom hybrydowym grup dywersyjnych na terenie Polski, których celem jest zastraszenie wielu osób.
2. Przejazd dwunastu pociągów po nieciągłości szyny w prawym toku, co powodowało jej sukcesywne wykruszanie.
3. Wjazd pociągu nr 12713 w miejsce z brakującym fragmentem szyny o długości 1,16 m w prawym toku i zatrzymanie po przejechaniu częścią składu tego miejsca.
4. Brak skutecznej identyfikacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez zarządcę infrastruktury i przewoźników kolejowych skutkujące wjazdem i przejazdem pociągów na uszkodzony wybuchem tor.
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. nie zrealizował obowiązku wynikającego z zapisów § 69 ust. 4 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

Czynnik systemowy:
(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)

Zabezpieczenia stosowane przez PKP PLK S.A. na liniach o znaczeniu państwowym nie zapobiegają skutecznie przypadkom podejmowania przez osoby postronne czynów zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego między innymi aktom terroryzmu, dywersji czy sabotażu.

Zalecenia i ich adresaci:

1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają przeglądu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i na podstawie oceny ryzyka dokonają, jeśli to niezbędne, wdrożenia lub doskonalenia procedur służących wykrywaniu, monitorowaniu i niezwłocznemu zgłaszaniu przypadków nieuprawnionej ingerencji osób trzecich w infrastrukturę kolejową, w szczególności umieszczania nietypowych przedmiotów w infrastrukturze kolejowej. Procedury powinny określać w szczególności:
   a) sposób monitorowania odcinków infrastruktury szczególnie narażonych na kradzieże i akty sabotażu, z uwzględnieniem patroli, kontroli terenowych oraz – w zależności od wyniku oceny ryzyka – technicznych środków ochrony i monitorowania,
   b) zasady rozpoznawania i niezwłocznego zgłaszania przez pracowników kolejowych oznak nieuprawnionej ingerencji w infrastrukturę, w tym uszkodzeń urządzeń oraz obecności nietypowych przedmiotów na torze lub w jego pobliżu,
   c) jednoznaczną ścieżkę przekazywania informacji od pracownika, który ujawnił zagrożenie, do dyżurnego ruchu lub właściwego dyspozytora, a następnie do właściwych służb utrzymaniowych, ochrony oraz organów ścigania,
   d) tryb natychmiastowego zabezpieczenia ruchu kolejowego po otrzymaniu informacji o możliwej przeszkodzie na torze lub ingerencji w infrastrukturę, w tym zasady ograniczenia albo wstrzymania ruchu do czasu potwierdzenia bezpiecznego stanu infrastruktury,
   e) zasady dokumentowania i analizy powtarzających się przypadków kradzieży, wandalizmu i innych ingerencji osób trzecich, w celu identyfikowania miejsc szczególnie zagrożonych i podejmowania odpowiednich działań zapobiegawczych,
   f) zasady współpracy i wymiany informacji z Policją, Strażą Ochrony Kolei oraz innymi właściwymi służbami, w szczególności w przypadku ujawnienia celowego działania mogącego zagrozić bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

   Zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa dokonają przeglądu przepisów wewnętrznych i jeśli to niezbędne zaktualizują je w powyższych obszarach.

2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury przeprowadzą ocenę ryzyka i na jej podstawie, w razie konieczności, wprowadzą w wyznaczonych lokalizacjach system ciągłej kontroli obszarów kolejowych stosując np. kamery monitorujące, fotopułapki oraz inne rozwiązania techniczne.
3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach szkoleń lub pouczeń okresowych dla pracowników ujmą zagadnienia związane z ochroną kolejowej infrastruktury krytycznej, sposobami postępowania w sytuacjach zagrożenia oraz zasadami przeciwdziałania aktom sabotażu i dywersji.
4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi omówią szczegółowo zagadnienia ujęte w niniejszym Raporcie w kontekście przekazywania informacji pomiędzy drużynami pociągowymi a zarządcą infrastruktury o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

II. POSTĘPOWANIE I JEGO KONTEKST

1. Decyzja o wszczęciu postępowania

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej „PKBWK" lub „Komisja") Pan Tadeusz Ryś 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" wydał decyzję nr PKBWK.590.5.2025 z dnia 21 listopada 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności zdarzenia kolejowego zgłoszone przez zarządcę infrastruktury, jako zaistniałe w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 06:40 w km 90,550 szlaku Sobolew - Życzyn, linia nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk. Uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zdarzenie zostało zgłoszone w wyznaczonym terminie do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10759.

2. Uzasadnienie decyzji o wszczęciu postępowania

Biorąc pod uwagę charakter zdarzenia i jego okoliczności, Przewodniczący PKBWK zdecydował o podjęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji na podstawie art. 28e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Zdarzenie to, jako incydent kolejowy odnosi się do systemu jako całości zgodnie z art. 28e ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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 okoliczności oraz czynniki przyczynowe, przyczyniające się i systemowe 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

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.590.5.3.2025 z dnia 15 grudnia 2025 r.).
W dniu 09 grudnia 2025 r. w siedzibie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie, Sekcja Eksploatacji Dęblin przewodniczący komisji kolejowej przekazał protokolarnie zgromadzoną przez komisję kolejową dokumentację kierującemu Zespołem badawczym PKBWK.

6. Opis poziomu współpracy zaproponowanego przez zaangażowane podmioty

W czasie prowadzonego postępowania, 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 prowadzonego postępowania, Zespół badawczy uwzględnił postanowienia przepisów krajowych, przepisów wewnętrznych oraz dokumentacji technicznej zarządcy infrastruktury tj. spółki PKP PLK S.A., przewoźników kolejowych „PKP Intercity" S.A. i „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. Ponadto korzystał z własnej wiedzy i doświadczenia oraz z dokumentacji zgromadzonej przez Zespół badawczy, komisję kolejową i prokuraturę.
W ramach prowadzonego postępowania, Zespół badawczy wykonał między innymi poniższe czynności:

- oględziny miejsca zdarzenia,
- sporządzenie dokumentacji fotograficznej i filmowej,
- analizę dokumentacji przekazanej przez przewoźników kolejowych i zarządcę infrastruktury,
- analizę materiałów zebranych i udostępnionych przez prokuraturę,
- przeprowadzenie wizji lokalnej na przedmiotowym torze,
- wysłuchania osób związanych ze zdarzeniem kolejowym,
- analizę nagrań monitoringu z pojazdów kolejowych, przejazdu kolejowo – drogowego i prywatnej posesji,
- analizę nagrań z rejestratorów rozmów prowadzonych po łączu zapowiadawczym i sieci radiopociągowej,
- analizę danych rejestratora parametrów jazdy pojazdu kolejowego EN57AL-204,
- oględziny wagonu platformy nr 31 51 3947 412-8 z pociągu nr 524021.

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 (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 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 904, z późn. zm.).
4) Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. z późn. zm.).
5) 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).
6) 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.).
7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 01 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2022 r. poz. 2680).

8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2022 r. poz. 2574).
9) 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.).
10) 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).
11) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151, poz. 987 z późn. zm.).
12) Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie katalogu incydentów o charakterze terrorystycznym z dnia 22 lipca 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1092, z późn. zm.).

Instrukcje wewnętrzne zarządcy infrastruktury PKP PLK 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) Id-1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
4) Id-7 (D-10) Instrukcja o dozorowaniu linii kolejowych.
5) Id-21 Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
6) Ik-2 Instrukcja kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

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.

Instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. (wybrane):

1) KMt-1 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2) KMh-21 Instrukcja dla drużyn konduktorskich.
3) KMh-22 Instrukcja dla kierownika pociągu, konduktora i kontrolera.
4) KMr-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na terenie bocznic kolejowych.
5) KM-3 Instrukcja dla pracowników na stanowisku dyspozytora.

8. Opis trudności i konkretnych wyzwań napotkanych podczas postępowania

Nie dotyczy.

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

Do zdarzenia doprowadziły działania grupy osób postronnych. Działania te, to przestępstwo o charakterze terrorystycznym popełnione w celu zastraszenia wielu osób polegające na przygotowaniu, podłożeniu oraz

zdetonowaniu ładunku wybuchowego pod przejeżdżającym pociągiem. Czynności te miały doprowadzić do poważnego wypadku. Z uwagi na charakter tego incydentu, będący aktem terrorystycznym szczegółowe wyjaśnienie zaistnienia zdarzenia oraz wykrycie grupy sprawców, a także ich dalsze powiązania 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 (tj. ustalenia sprawców, rodzaju ładunku wybuchowego, zastosowanej metody detonacji itp.). Zespół badawczy po analizie zgromadzonego materiału ustalił i przyjął, jako zdarzenie detonację ładunku wybuchowego, które miało miejsce dnia 15 listopada 2025 r. o godz. 20:52 a nie jak podano w zawiadomieniu, fakt zgłoszenia przez maszynistę pociągu nr 13109 niespokojnej jazdy w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 06:40. Sytuacja ta implikuje potrzebę korekty zawiadomienia o zdarzeniu przez zarządcę infrastruktury tj. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie.

III. OPIS ZDARZENIA

1. Zdarzenie i podstawowe informacje

1.1. Opis typu zdarzenia

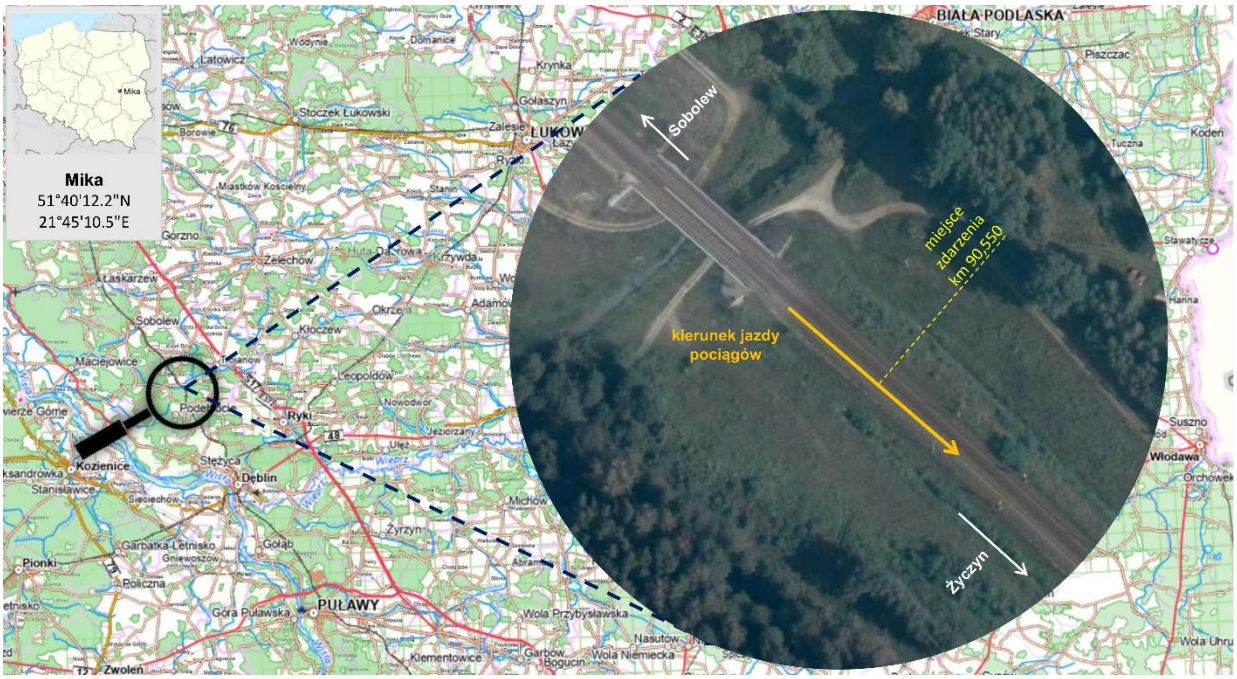
Incydent polegał na umieszczeniu ładunku wybuchowego, w torze nr 1 w km 90,550 i późniejszej detonacji przez osoby postronne pod przejeżdżającym pociągiem towarowym nr 524021 przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na szlaku Sobolew - Życzyn o godz. 20:52 dnia 15 listopada 2025 r. Eksplozja ładunku nastąpiła pod trzecim próżnym wagonem platformą o nr 31 51 3947 412-8 powodując jej uszkodzenie oraz wyłamanie szyny w prawym toku, skutkujące brakiem jej ciągłości. Następnie miejsce to przejechało 11 pociągów powodując dalsze wykruszanie szyny, aż do końcowego jej braku na długości 1,16 m. Pociąg nr 12713 przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. wjechał na brakujący odcinek prawego toku toru przejeżdżając to miejsce bez trwałego utracenia kontaktu kół z szyną. Maszynista zatrzymał czoło pociągu w km 90,633 zgłaszając ten fakt dyżurnemu ruchu LCS Dęblin.

1.2. Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia

Zdarzenie zaistniało w dniu 15 listopada 2025 r. o godz. 20:52 na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, szlak Sobolew - Życzyn, tor nr 1, km 90,550.

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 Sobolew - Życzyn, 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, bezstykowy, na podkładach betonowych PS94, przytwierdzenie sprężyste typu Sb, podsypka tłuczniowa. Rok produkcji szyn i podkładów 2017, rok zabudowy szyn i podkładów 2018. W miejscu zdarzenia tor nr 1 położony jest na nasypie o wysokości 6,0 m a w pobliżu tego miejsca w km 90,481 znajduje się most kolejowy na rzece Okrzejka. W miejscu detonacji tor ułożony na krzywej przejściowej o dł. 112 m dalej w kierunku jazdy łuk o promieniu R=1185 m i dł. 1073 m z przechyłką wynoszącą 125 mm. Rejon wybuchu mało zurbanizowany zabudowania oddalone a wokół nieużytki pola i lasy. W km 90,026 usytuowany jest przystanek osobowy Mika i przejazd kolejowo-drogowy. Zespół badawczy ustalił czas detonacji ładunku wybuchowego wykorzystując nagrania z kamer usytuowanych na tym przejeździe. Obszar kolejowy podlega zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie. Ruch pociągów prowadzony jest zdalnie z Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) Dęblin. Ruch pociągów na szlaku kolejowym Sobolew - Życzy po torze nr 1 i nr 2 prowadzony jest w kierunku zasadniczym i w kierunku przeciwnym do zasadniczego z wykorzystaniem blokady wieloodstępowej (samoczynnej) dwukierunkowej czterostawnej typu ESTW L90.5 z sygnalizacją świetlną. Radiołączność pociągowa analogowa. Urządzenia kontroli prowadzenia pociągów SHP.
Współrzędne geograficzne miejsca zdarzenia: 51°40'12.2"N 21°45'10.5"E.



Zdjęcie 1 - Mapka obrazująca miejsce zdarzenia linia nr 7, km 90,550 (zdj. Google Maps)



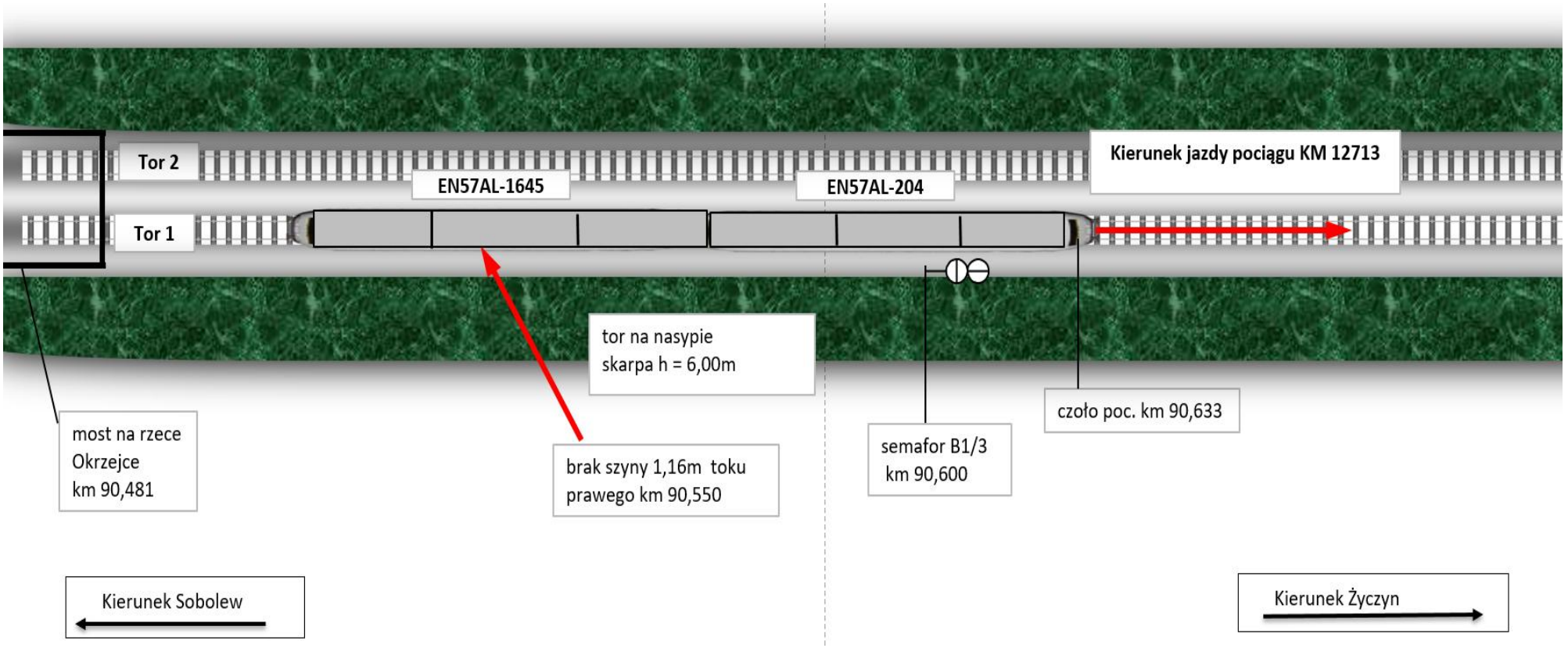
Zdjęcie 2 - Widok na miejsce zdarzenia (źródło: PKBWK)

Zdarzenie zaistniało w porze ciemnej, zachmurzenie duże, niewielki przelotny deszcz, widzialność dostateczna, słyszalność dobra, temperatura powietrza +5^{o}C.
Na szlaku Sobolew - Życzyn w dniu zdarzenia nie prowadzono żadnych prac w infrastrukturze kolejowej.

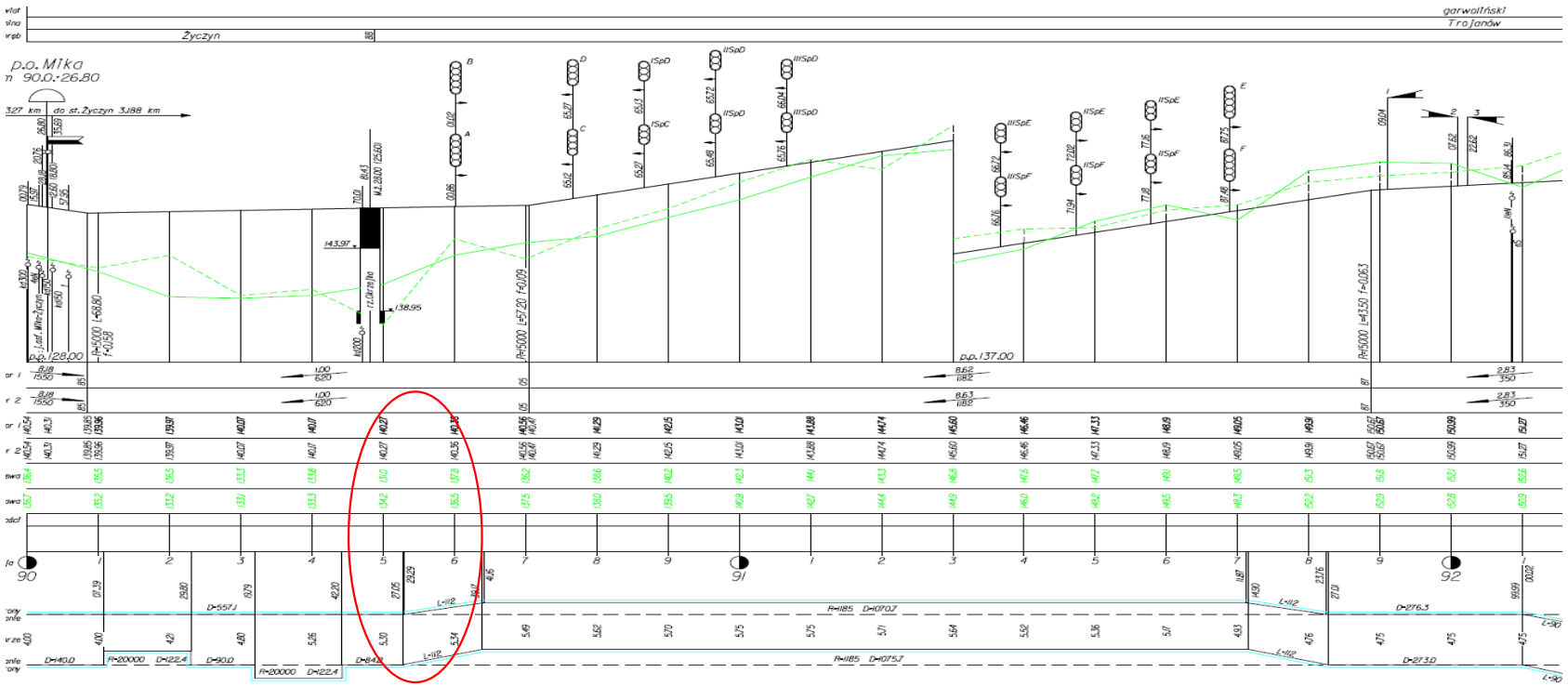


Zdjęcie 3 - Widok zatrzymanego pociągu nr 12713 w miejscu zdarzenia (źródło: komisja kolejowa)

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
ul. Domaniewska 36/38, 02-672 Warszawa, e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl



Rysunek 1 - Szkic z miejsca zdarzenia (źródło: materiał własny PKBWK)



Rysunek 2 - Elementy profilu linii z miejsca zdarzenia (źródło: komisja kolejowa)

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

Na skutek detonacji ładunku wybuchowego w torze pod przejeżdżającym pociągiem nr 524020/1 relacji Gdańsk Port Północny - Puławy Azoty w wagonie nr 31 51 3947 412-8 wyrwane zostały deski poszycia podłogi wagonu. Złamanych zostało 10 sztuk desek a dwie prawe burty uległy w czasie detonacji otwarciu. Ponadto na zestawach kołowych wagonu ujawniono liczne ślady działania fali uderzeniowej od uderzeń elementów stalowych a na obrzeżu prawego koła pierwszej osi drugiego wózka zgodnie z kierunkiem jazdy ślad uderzenia o główkę wyłamanej szyny.



Zdjęcie 4 - Uszkodzenie wagonu nr 31 51 3947 412-8 (źródło: materiał własny PKBWK)

Uszkodzenia infrastruktury:

- 2 podkłady PS94 wyrwane kotwy i zniszczone przytwierdzenie sprężyste SB, dwa podkłady pęknięte z widocznymi znacznymi ubytkami betonu,
- uszkodzona szyna 60E1.

Innych zniszczeń oraz szkód w środowisku naturalnym nie było.



Zdjęcie 5 - Skutki detonacji ładunku wybuchowego w torze (źródło: PKP PLK S.A.)

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

Pociąg nr 12713 przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o., który zatrzymał się częściowo przejeżdżając miejsce z brakującą szyną został odwołany na dalszej trasie. Pojazdy kolejowe serii EN57ALwKM 204, EN57ALwKM 16-45 nie doznały uszkodzeń. W związku z tym incydentem komunikacji zastępczej nie wprowadzano.
Tor nr 1 na szlaku Sobolew - Życzyn zamknięty był od godz. 07:30 dnia 16.11.2025 r. na czas prowadzonych badań i naprawy. Ruchu pociągów po tym torze został przywrócony o godz. 00:21 dnia 18.11.2025 r. Ponadto na czas czynności prowadzonych po zdarzeniu wprowadzone zostało ograniczenie prędkości jazdy pociągów w torze nr 2.
Dnia 16.11.2025 r. od godz. 10:21 do dnia 17.11.2025 r. do godz. 13:46 obowiązywało w torze nr 2 na szlaku Sobolew - Życzyn ograniczenie do V=20 km/h od km 90,520 do km 90,570. Prędkość ta została podwyższona do V=40 km/h od godz. 13:47 do godz. 23:16. Po tym czasie przywrócono w torze nr 2 prędkość rozkładową V=160 km/h.

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 nr 524021 przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- maszynista pociągu nr 13109 przewoźnika kolejowego „PKP Intercity" S.A.,
- maszynista pociągu nr 12713 przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o.,
- dyżurny ruchu nastawni LCS Dęblin,
- osoby postronne, które dokonały aktu dywersji.

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

Dane o pociągach:

Pociąg towarowy nr 524021 przewoźnika PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji prowadzony był lokomotywą ET22-891. Pod trzecim wagonem tego pociągu nastąpiła detonacja ładunku wybuchowego.
Dane o pociągu nr 524021:
- długość pociągu…….……616 m,
- masa ogólna pociągu……..832 t,
- procent masy hamującej wymaganej …….72 %,
- procent masy hamującej rzeczywistej …..98 %,

- masa hamująca wymagana…….600 t,
- masa hamująca rzeczywista……817 t.

Pociąg osobowy nr 12713 przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o.
Maszynista tego pociągu zatrzymał skład przejeżdżając nad brakującą szyną częścią składu.

Pociąg ten zestawiony był z dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt): EN57ALwKM 204 oraz EN57ALwKM 16-45 (długość pociągu 130 metrów, brutto pociągu 294 ton).

Numery EVN składów pociągu:

1) pierwszy ezt w kierunku jazdy pociągu: 94 51 2 120 243-2, 94 51 2 120 242-4, 94 51 2 120 241-6:
   - nr dopuszczenia do eksploatacji: D/EN57AL-204/2025/10/11
   - nr przywrócenia do eksploatacji: P/EN57AL-204/2025/10/11
2) drugi ezt w kierunku jazdy pociągu: 94 51 2 120 400-8, 94 51 2 120 401-6, 94 51 2 120 402-4:
   - nr dopuszczenia do eksploatacji: D/EN57AL-1645/2025/10/8
   - nr przywrócenia do eksploatacji: P/EN57AL-1645/2025/10/8.

Pociąg prawidłowo osygnalizowany sygnałami Pc1 i Pc5.

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

Tor nr 1 bezstykowy:

szyny typu……..	–	60E1,
podkłady…….	–	betonowe PS94,
typ przytwierdzenia……	–	sprężyste typ Sb,
rodzaj podsypki……..	–	tłuczniowa,
największa dozwolona prędkość pociągów na szlaku…	–	160 km/h,
stan toru …….	–	dobry.

Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności:

nie dotyczy.

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

Zespół badawczy przyjął datę i czas detonacji podłożonego ładunku wybuchowego, jako właściwą datę zdarzenia i po analizie zgromadzonego materiału ustalił datę zdarzenia: 15 listopada 2025 r. o godz. 20:52. Niniejszy raport i zawarte w nim opisy oraz informacje dotyczą zdarzenia, które przez zarządcę infrastruktury zgłoszone było, jako: zdarzenie kolejowe zaistniałe w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 6:40 na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na szlaku Sobolew - Życzyn w torze nr 1, km 90,550. Przyjęta przez Zespół zmiana zdarzenia na detonacje ładunku wybuchowego (data i godzina) nie wpływają na jego charakter, jego opis i znaczenie. Ponadto nadmienić należy, że aspekty związane z czasem podłożenia ładunku, jego rodzaju i sposobu detonacji oraz metody współpracy grupy osób, która ten proces zorganizowała i przeprowadziła wykracza poza kompetencje Zespołu badawczego PKBWK i jest badana 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 15.11.2025 r. o godz. 20:52 nastąpiła detonacja ładunku wybuchowego pod przejeżdżającym pociągiem towarowym przewoźnika PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji relacji Gdańsk Port Północny - Puławy Azoty.

Eksplozja nastąpiła pod trzecim wagonem platformą nr 31513947412-8 za lokomotywą ET22-891 prowadzącą pociąg nr 524021. Wybuch doprowadził do złamania, wykruszenia i nieciągłości prawej szyny toru nr 1 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk w km 90,550 na szlaku Sobolew - Życzyn. Maszynista tego pociągu nie odczuł wybuchu usłyszał tylko niewielki huk, lecz był przekonany, że spowodował to pantograf współpracujący z siecią trakcyjną. Wyjrzał przez okno i stwierdził, że sieć trakcyjna jest w porządku a wszystkie wskaźniki na lokomotywie działają prawidłowo, więc kontynuował jazdę do stacji Dęblin a następnie do stacji Puławy Azoty, gdzie kończył pracę. Po zatrzymaniu pociągu również nie zauważył żadnych nieprawidłowości, mimo że wybuch uszkodził poszycie drewnianej podłogi z desek w trzecim wagonie za lokomotywą. Jako następny w kolejności jadący po eksplozji tym samym torem za pociągiem nr 524021 był pociąg nr 12735 przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o., który zjechał ze szlaku wjeżdżając do stacji Życzyn o godz. 21:26. Drużyna trakcyjna tego pociągu nie zgłaszała usterek i nie odczuła żadnych nieprawidłowości podczas jazdy pociągu. Maszynista następnego pociągu przewoźnika CTL Logistics Sp. z o.o. o nr 824013 odczuł niespokojność jazdy i zgłosił przez radio pociągowe o godz. 21:48 ten fakt dyżurnemu ruchu LCS Dęblin stanowisko 1. Poinformował dyżurnego, że w km około 90,800 chyba w „*coś uderzył*". Zgłosił również konieczność zatrzymania pociągu w stacji Dęblin celem oględzin lokomotywy oraz potrzebę poinformowania maszynisty pociągu, który w tym kierunku pojedzie, aby obserwował to miejsce. W tym czasie najbliższym pociągiem jadącym w ten rejon był pociąg pośpieszny przewoźnika kolejowego „PKP Intercity" S.A. o nr 13108 jadący w kierunku przeciwnym tj. torem nr 2. Maszyniście tego pociągu o godz. 21:48 dyżurny LCS Dęblin stanowisko 1 polecił, aby w czasie jazdy zwrócił uwagę na km 90,800. Pociąg ten jechał torem nr 2 i poruszał się z prędkością rozkładową, która na tym szlaku wynosi 160 km/h, było ciemno, obserwacja torowiska była utrudniona, maszynista tego pociągu o godz. 21:51 zwrotnie zgłosił do dyżurnego, że nie widział przeszkód i nic nie zauważył. Informacja ta w zestawieniu z wiadomością od maszynisty pociągu nr 824013, który po zakończeniu oględzin lokomotywy w stacji Dęblin zgłosił, że wszystko jest „*ok*!" i że „*to była ewidentnie jakaś zwierzyna możemy jechać dalej"* uspokoiła dyżurnego ruchu LCS Dęblin. Kolejne pociągi przejeżdżały przez to miejsce w km 90,550 i maszyniści nie zgłaszali żadnych usterek w torze czy też niespokojnej jazdy. Były to w kolejności pociągi:

- towarowy nr 524013 przewoźnika Cargoway Sp. z o.o., który zjechał ze szlaku o godz. 22:04,
- osobowy nr 12737 przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o., który zjechał ze szlaku o godz. 22:25,
- towarowy nr 824003 przewoźnika Ecco Rail Sp. z o.o., który zjechał ze szlaku o godz. 23:21.

Następne pociągi zjeżdżały z tego szlaku już po północy tj. dnia 16.11.2025 r. i maszyniści również nie zgłaszali problemów dotyczących toru:

- osobowy nr 12739 przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o., zjechał ze szlaku o godz. 00:25,
- towarowy nr 524001 przewoźnika Orlen Kolej Sp. z o.o., zjechał ze szlaku o godz. 00:30,
- towarowy nr 124035 przewoźnika LTG CARGO POLSKA Sp. z o.o., zjechał ze szlaku o godz. 03:19,
- osobowy nr 12711 przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o., zjechał ze szlaku o godz. 05:57.

Dnia 16.11.2025 r. o godz. 06:00 na posterunku LCS Dęblin nastąpiła zmiana obsady. O godz. 06:35 ze stacji Sobolew odjechał pociąg pośpieszny nr 13109 relacji Warszawa Zachodnia - Rzeszów przewoźnika „PKP Intercity" S.A. Jadąc torem nr 1 z prędkością 155 km/h maszynista poczuł wyraźną niespokojność jazdy. Wjeżdżając do stacji Życzyn o godz. 06:40 zgłosił dyżurnemu nastawni LCS Dęblin, że w km 91,000 poczuł cyt. *„uskok takie obniżenie, pan zwróci uwagę jak ktoś będzie jechał"*.
Dyżurny ruchu LCS Dęblin stanowisko 1 przekazał o godz. 07:21 za pomocą radiotelefonu ustne ostrzeżenie maszyniście następnego pociągu nr 12713 jadącego torem nr 1 na szlaku Sobolew - Życzyn, by obserwował i zwrócił uwagę w kilometrze 91,000.
Maszynista tego pociągu przewoźnika „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. wjechał na ten szlak z Sobolewa o godz. 07:13 z planowym postojem na przystanku osobowym Mika w km 90,026. Maszynista przyjął powiadomienie obserwacji stwierdzając cyt. *„dobrze zobaczymy, co tam się dzieje"*. Jadąc z prędkością 53 km/h zauważył w prawym toku ubytek szyny (450 m bliżej niż km podany przez dyżurnego ruchu) i pomimo wdrożonego hamowania zadajnikiem jazdy o godz. 07:23 wjechał w brakujący odcinek prawego toku toru przejeżdżając to miejsce. Pomimo uderzenia oraz szarpnięć i rzutów skład nie utracił trwale kontaktu z szyną i czoło pociągu zatrzymało się w km 90,633. Po zatrzymaniu pociągu maszynista wyszedł na zewnątrz dokonując oględzin miejsca. Następnie o godz. 07:30 po powrocie do kabiny maszynista poinformował dyżurnego ruchu LCS Dęblin o braku szyny w prawym toku na długości 1,16 m, oraz że pociąg

stoi na szynach, lecz nie ma możliwości dalszej jazdy. Dyżurny o godz. 07:30 zamknął tor nr 1 szlaku Sobolew - Życzy dla ruchu pociągów i zgłosił zdarzenie dyspozyturze IZ Lublin oraz powiadomił służby. Przybyłe służby w trakcie oględzin miejsca wybuchu oraz przyległego obszaru wykryły izolowany kabel dwużyłowy o długości około 400 metrów. Kabel rozciągnięty był od miejsca detonacji poprzez obiekt mostowy oraz dalej wzdłuż toru nr 2 ławą torowiska, aż do parkingu samochodowego na przystanku osobowym Mika. Ponadto na skarpie obok miejsca detonacji znaleziony został aparat/kamera. Wszystkie ślady zostały zabezpieczone przez policję a przedmioty odnalezione w miejscu zdarzenia zostały zabezpieczone do dalszego prokuratorskiego postępowania.



Zdjęcie 6 - Widok przewodu przełożonego z tor nr 1 na tor nr 2 (źródło: Policja)



Zdjęcie 7 - Widok zabezpieczonego przewodu o długości 400 mb (źródło: Policja)



Zdjęcie 8 - Widok znalezionej kamery (źródło: Policja)

Sekwencja podstawowych wydarzeń:

Dzień 15 listopada 2025 r.:

- godz. 20:52 – detonacja ładunku wybuchowego przez nieznanych sprawców pod przejeżdżającym pociągiem nr 524021,
- godz. 21:48 – maszynista pociągu nr 824013 zgłosił dyżurnemu LCS Dęblin, że w km 90,800 w coś uderzył i zgłosił potrzebę oględzin lokomotywy w stacji Dęblin,
- godz. 21:48 – dyżurny przekazał maszyniście pociągu nr 13108 jadącego torem nr 2 informację uzyskaną od maszynisty pociągu nr 824013 i potrzebie zwrócenia uwagi na tory w km 90,800,
- godz. 21:51 – maszynista pociągu nr 13108 jadący torem nr 2 zgłosił dyżurnemu, że nic nie zauważył i nie stwierdził przeszkody,
- godz. 22:04 – maszynista pociągu nr 824013 po oględzinach lokomotywy zgłosił brak uszkodzeń i poinformował dyżurnego LCS Dęblin cyt. „to *była ewidentnie jakaś zwierzyna możemy jechać dalej”*.

Dzień 16 listopada 2025 r.:

- godz. 06:00 – zmiana obsady dyżurnych ruchu na posterunku LCS Dęblin,
- godz. 06:40 – maszynista pociągu nr 13109 zgłosił dyżurnemu, że w km 91,000 poczuł jakiś cyt. *„uskok takie obniżenie, pan zwróci uwagę jak ktoś będzie jechał”*,
- godz. 07:21 – dyżurny LCS Dęblin przekazał maszyniście pociągu 12713 informację cyt. *„poprzedni pociąg w km 91,000 zgłaszał nierówność, jakiś dołek proszę zwrócić uwagę”* odp. maszynisty „*dobrze zobaczymy, co tam się dzieje*”,
- godz. 07:23 – maszynista pociągu nr 12713 zgłosił dyżurnemu zatrzymanie pociągu i przekazał: cyt. *„tu brak kawałka szyny prawie się wykoleiłem”*,
- godz. 07:30 – maszynista pociągu nr 12713 po oględzinach w terenie poinformował, że przejechał częściowo to miejsce a pociąg stoi na szynach i nie ma możliwości dalszej jazdy,
- godz. 07:30 – dyżurny LCS Dęblin zamknął dla ruchu pociągów tor nr 1.



Zdjęcie 9 - Widok na tor z kamery czołowej pociągu nr 12713 („Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o.)



Zdjęcie 10 - Widok na tor z kamery pociągu nr 824013 (CTL Logistics Sp. z o.o.)

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.

Po detonacji ładunku wybuchowego pod przejeżdżającym pociągiem nr 524021 powstał ubytek w prawym toku toru, który po przejechaniu dwunastu pociągów wynosił 1,16 m (od pierwszego, pod którym zdetonowano ładunek do dwunastego, który zatrzymał się nad miejscem po detonacji). Maszynista pociągu nr 12713 po przejechaniu przez km 90,550 i zatrzymaniu pociągu dokonał oględzin tego miejsca w terenie i poinformował dyżurnego LCS Dęblin o sytuacji. Poinformował o brakującym odcinku szyny, że przejechał to miejsce i się nie wykoleił, ale nie ma możliwości żadnej dalszej jazdy pociągu. Dyżurny ruchu LCS Dęblin o godz. 07:30 zamknął dla ruchu pociągów tor nr 1. Ruch pociągów na linii nr 7 szlaku Sobolew - Życzyn odbywał się torem nr 2. Podróżni z pociągu nr 12713 zostali ewakuowani na przystanek osobowy Mika skąd kontynuowali podróż o godz. 08:26 pociągiem nr 12715 do stacji Dęblin. Na miejscu czynności operacyjne prowadziły służby, tj. Straż Pożarna od godz. 07:40, Policja i Straż Ochrony Kolei (SOK) od godz. 08:20, Prokurator oraz inne służby państwowe od godz. 10:20.

Po naprawie toru skład pociągu nr 12713 zjechał ze szlaku do stacji Sobolew na tor nr 3 o godz. 14:48 dnia 17.11.2025 r. Całkowite otwarcie toru nr 1 na szlaku Sobolew - Życzyn dla ruchu pociągów nastąpiło dnia 18.11.2025 r. o godz. 00:21.

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

PKP PLK S.A. w dniu zdarzenia posiadała autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120210000 ważną od 01 marca 2021 r. do 01 marca 2026 r. na zarządzanie liniami magistralnymi, pierwszorzędnymi, drugorzędnymi, znaczenia miejscowego. Aktualnie obowiązującym dokumentem uprawniającym jest autoryzacja bezpieczeństwa nr PL2120260002 z ważnością od 02 marca 2026 r. do 02 marca 2031 r.
Do zadań zarządcy infrastruktury 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.

Do zadań zarządcy infrastruktury należy również ochrona obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej. Podstawowym dokumentem na potrzeby realizacji ochrony infrastruktury krytycznej jest Plan Ochrony Infrastruktury Krytycznej. Plan ten jest aktualizowany i uzgadniany z właściwymi organami oraz podlega zatwierdzeniu przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa. Dokument ten jest dokumentem niejawnym. Linia nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk jest linią o znaczeniu państwowym. 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).

Ochrona porządku na obszarze kolejowym

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

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. Przewoźnicy kolejowi pojazdów kolejowych wskazanych w Raporcie posiadali certyfikat bezpieczeństwa, który wraz z licencją na wykonywanie przewozów osób i/lub rzeczy uprawnia 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.

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

Nie dotyczy.

1.3. Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych

Nie dotyczy.

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 dotyczących wpływu 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 dotyczących wpływu jednostek notyfikowanych oraz organów ds. oceny ryzyka na zaistnienie zdarzenia.

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

Nie dotyczy.

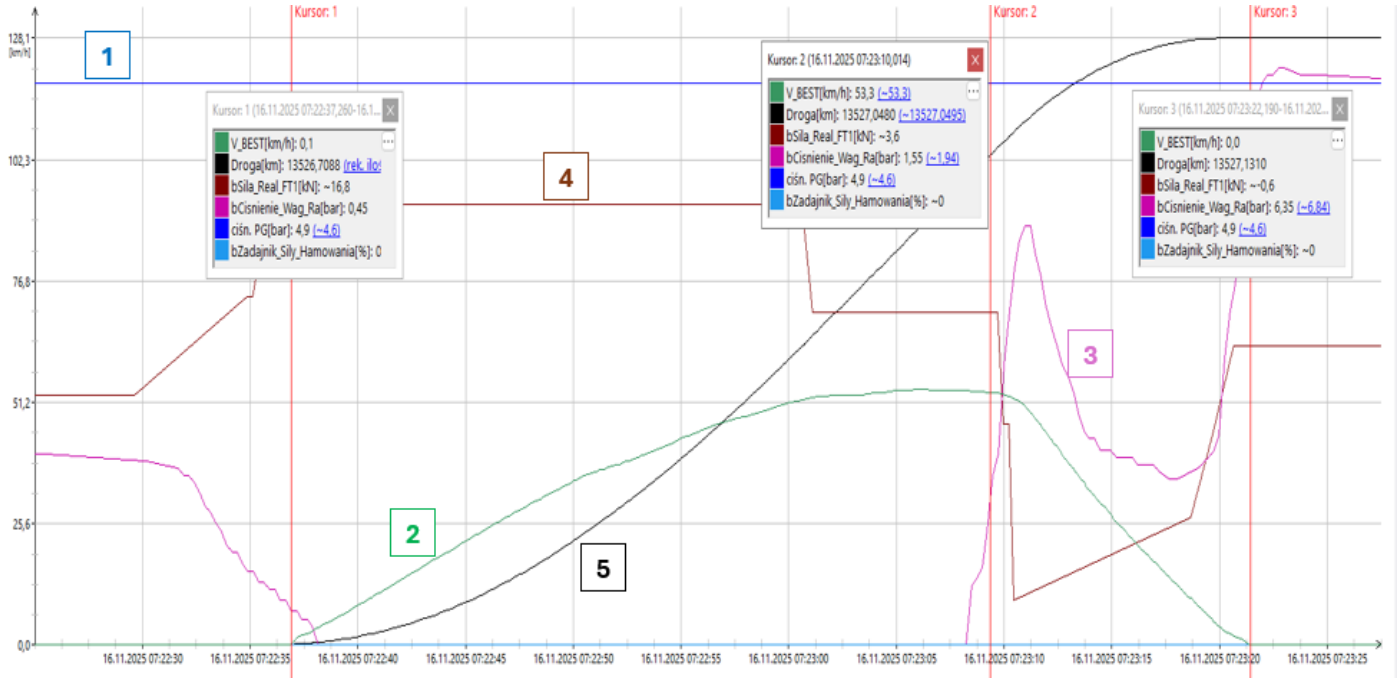
1.7. Wszelkie inne osoby lub podmioty, które mają związek z danym zdarzeniem, co zostało ewentualnie udokumentowane w jednym z odpowiednich systemów zarządzania bezpieczeństwem, lub o których mowa w rejestrze lub w odpowiednich ramach prawnych

Nie dotyczy.

2. Tabor kolejowy i instalacje techniczne

Pociąg nr 12713 zestawiony był z dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt):
- EN57ALwKM 204,
- EN57ALwKM 16-45.

Elektryczne zespoły trakcyjne wyposażone przez producenta w elektroniczny system rejestracji parametrów jazdy. Wybrane parametry jazdy pociągu nr 12713 przedstawiono poniżej na wykresie.



Rysunek 3 - Wykres parametrów jazdy pociągu nr 12713 (opracowanie własne PKBWK)

Analizie poddano odcinek od ruszenia z przystanku osobowego Mika do zatrzymania pociągu w kilometrze 90,633. Na powyższym wykresie przedstawiono parametry jazdy:

- Kolorem niebieskim, cyfra 1 ciśnienie w przewodzie głównym (PG).
- Kolorem zielonym, cyfra 2 prędkość pojazdu w funkcji czasu.
- Kolorem różowym, cyfra 3 ciśnienie w cylindrach hamulcowych.
- Kolorem brązowym, cyfra 4 realizowana siła pociągowa / hamowania.
- Kolorem czarnym, cyfra 5 droga odcinkowa.

Ponadto na wykresach znajdują się kursory z przyporządkowanymi do nich tabelami nr 1, 2 i 3:

1. Kursor nr 1 – ustawiony w chwili ruszania pociągu z przystanku osobowego Mika.
2. Kursor nr 2 – ustawiony w miejscu najechania pociągu na brakujący odcinek szyny w kilometrze 90,550.
3. Kursor nr 3 – ustawiony w miejscu zatrzymania pociągu w kilometrze 90,633.

Wartości, które znajdują się w tabelach odpowiadają wartościom parametrów w miejscu ustawienia kursora.
Z analizy parametrów jazdy, które przeprowadził Zespół badawczy wynika, że maszynista pociągu nr 12713 o godzinie 07:22:37 rusza z przystanku osobowego Mika. Rozpędza pociąg do prędkości 53,9 km/h. O godzinie 07:23:08, po przejechaniu 323 metrów, przy prędkości 53,6 km/h, rozpoczyna hamowanie hamulcem bezpośrednim. Ma to miejsce 16 metrów przed brakującym odcinkiem prawej szyny. O godzinie 07:23:10, przy prędkości 53 km/h najeżdża na odcinek z brakującą szyną. Następnie pociąg wytraca prędkość i o godzinie 07:23:22, po przejechaniu 99 metrów, od wdrożenia hamowania, zatrzymuje się. Część składu, dokładnie 83 metry, przejeżdża przez odcinek, w którym brakuje szyny. Od ruszenia z przystanku osobowego do zatrzymania pociąg przejeżdża 422 metry. Analizy parametrów jazdy Zespół badawczy Komisji dokonał za pomocą udostępnionego przez AKSEL sp. z o.o. dedykowanego programu RBFan do odczytu i wizualizacji danych rejestratora pojazdu kolejowego. Widoczne na wykresie powyżej wartości ciśnień w cylindrach hamulcowych są dwukrotnie wyższe niż rzeczywiste. Spowodowane jest to błędnym rejestrowaniem parametrów jazdy pojazdu.

3. Czynniki ludzkie

3.1. Cechy ludzkie i indywidualne

Pracownik wykonujący czynności dyżurnego ruchu na posterunku LCS Dęblin stanowisko 1 posiadał wymagane przepisami kwalifikacje. Na posterunku LCS Dęblin zatrudniony od pięciu lat.
Przewoźnik „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. do obsługi pociągu nr 12713 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. Zasadniczym czynnikiem przyczynowym zdarzenia była ingerencja osób trzecich.

3.2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy

Stanowiska pracy osób związanych ze zdarzeniem tj. dyżurnego ruchu oraz maszynistów pociągów nie miały wpływu na jego zaistnienie.

3.3. Czynniki i zadania organizacyjne

Instrukcja wewnętrzna „Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o. dla maszynisty pojazdu trakcyjnego KMt-1 określa zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialności maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych, maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych oraz maszynisty pełniącego obowiązki pracownika wchodzącego w skład drużyny trakcyjnej. Instrukcja ta w § 6 ust. 6 stanowi: „Maszynista podczas obsługi pociągu, w sprawach związanych z ruchem tego pociągu podlega kierownikowi pociągu i właściwemu dyżurnemu ruchu, a gdy sam pełni obowiązki kierownika pociągu właściwemu dyżurnemu ruchu". Ponadto w § 14 ust. 1 ppkt. 6 stanowi (…) Maszynista obowiązany jest niezwłocznie rozpocząć hamowanie w celu zatrzymania pociągu w przypadku dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd.
Dyżurny przekazał radiotelefonem informację dla maszynisty pociągu nr 12713 cyt. *„poprzedni pociąg w km 91,000 zgłaszał nierówność, jakiś dołek proszę zwrócić uwagę"*. Maszynista prowadząc pociąg tylko na podstawie tej ustnej informacji nie jechał z rozkładową prędkością, lecz ograniczył prędkość do 53 km/h.
Obowiązki dyżurnego ruchu, zasady pracy i postępowania dla bezpiecznego wykonywania czynności przewidzianych regulaminem technicznym LCS Dęblin, zawarte są między innymi w instrukcji: Ir-1 (R-1) „*Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1"*. Instrukcji ta w § 69 ust. 4 stanowi: *„Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi"*, co nie zostało dokonane. Dyżurny LCS Dęblin stanowisko 1 po otrzymaniu informacji od maszynisty pociągu nr 13109 o niespokojnej jeździe w km 91,000 cyt. *„uskok takie obniżenie, pan zwróci uwagę jak ktoś będzie jechał"* ograniczył się tylko do ustnego przekazania tej informacji maszyniście pociągu nr 12713. Brak skutecznej identyfikacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego spowodowane niewystarczającą wymianą informacji pomiędzy dyżurnymi ruchu a maszynistami skutkowało wjazdem i przejazdem przez miejsce uszkodzone wybuchem 12 pociągów, co mogło doprowadzić do wypadku i zwiększenia jego konsekwencji. Wystawienie rozkazu pisemnego nie zapobiegłoby zdarzeniu, lecz świadczy o niezrealizowaniu obowiązku wynikającego z zapisów instrukcji Ir-1.
Instrukcja przewoźnika kolejowego „PKP Intercity" S.A. dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 w § 13 ust.1 ppkt. 5 stanowi: Maszynista obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg w przypadku dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd. Maszynista pociągu nr 13109 jadąc z prędkością 155 km/h nie zauważył ubytku szyny w toku prawym. Przejeżdżając przez to miejsce odczuł niespokojność jazdy pociągu, o czym powiadomił dyżurnego ruchu LCS Dęblin.

3.4. Czynniki środowiskowe

Zespół badawczy dokonując wizji lokalnej w terenie stwierdził, że miejsce podłożenia i detonacji ładunku wybuchowego wybrane było tak, aby skutki wykolejenia pociągu mogły być największe. Wybrano lokalizację niezurbanizowaną o wysokim nasypie linii kolejowej a tor położony jest na łuku w terenie trudno dostępnym, co utrudniałoby potencjalną akcję ratunkową.

3.5. Wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby postępowania

Zespół badawczy w trakcie prowadzonego postępowania zidentyfikował zewnętrzny czynnik związany z zaistnieniem incydentu. Zasadniczym czynnikiem była ingerencja osób trzecich. Polegała na zorganizowanej akcji o charakterze terrorystycznym doprowadzającym do detonacji ładunku wybuchowego pod przejeżdżającym pociągiem, co stanowiło zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i mogło doprowadzić do poważnego wypadku z narażeniem życia wielu osób oraz wystąpieniem znacznych strat materialnych. Zakup i przygotowania akcesoriów niezbędnych do detonacji, rodzaj użytych materiałów oraz sposób przeprowadzenia detonacji są badane i wyjaśniane przez Policję i Prokuraturę. Aspekty w/w a także związane z czasem podłożenia ładunku wybuchowego oraz zasady współpracy grupy osób, która ten proces zorganizowała i przeprowadziła wykraczają po za kompetencje Zespołu badawczego. Śledztwo wyjaśniające te okoliczności jest prowadzone przez Mazowiecki Wydział Zamiejscowy Departamentu do Spraw Przestępczości Zorganizowanej i Korupcji Prokuratury Krajowej w Warszawie.

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

Zarządca infrastruktury prowadzi tzw. Rejestr zagrożeń. Rejestr ten zawiera następujące elementy: nazwa zagrożenia, numer zagrożenia, źródło zagrożenia, potencjalne maksymalne skutki, zasady akceptacji ryzyka, środki bezpieczeństwa, wymogi bezpieczeństwa, wskazanie zgodności z wymogami oraz podmiot odpowiedziany za realizację środków.
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 usiłowaniem kradzieży elementów infrastruktury kolejowej,
3) dewastacją elementów infrastruktury kolejowej,
4) ułożeniem przeszkody w obrębie elementów (budynków i budowli) infrastruktury kolejowej,
5) podwieszeniem przeszkody w obrębie elementów (budynków i budowli) infrastruktury kolejowej,
6) ostrzelaniem elementów i obiektów kolejowych z broni np.: pneumatycznej lub ASG,
7) wnoszeniem na teren kolejowy rzeczy zabronionych na podstawie odrębnych przepisów,
8) nieuprawnionym przelotem bezzałogowego statku powietrznego nad obszarem kolejowym,
9) nieuprawnioną ingerencją w obwody instalacji elektrycznej pod napięciem.

Zarządca infrastruktury pod numerem 11.5 zidentyfikował zagrożenie dokonania czynu przestępczego na terenie kolejowym m.in.:
1) zamach na elementy infrastruktury kolejowej,
2) zamach na obiekty i budynki przeznaczone do obsługi podróżnych,
3) próba przejęcia posterunku ruchu lub pojazdu kolejowego oraz sterroryzowania lub zamordowania obsady posterunku ruchu lub pojazdu kolejowego,
4) zamach na osoby przebywające na terenie kolejowym przeznaczonym do obsługi podróżnych oraz w pojazdach kolejowych.

Zarządca infrastruktury opracował następujące środki bezpieczeństwa m.in.:
1) przestrzeganie przepisów procedury SMS-PW-05,
2) przestrzeganie przepisów instrukcji Id-21,
3) prowadzenie akcji, działań lub patroli przez funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei,
4) aktywna postawa pracownika poprzez reagowanie na specyficzne zachowania w obrębie infrastruktury kolejowej – powiadomienie właściwych służb.

W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) PKP PLK 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.

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

Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi tworzą i stosują systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolei Unii Europejskiej jest zdolny spełniać wspólne cele bezpieczeństwa (CST) i jest zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), przepisów krajowych w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności.
Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być udokumentowane, w szczególności opisany musi być rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego. Dokumentacja musi wskazywać, jak kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Istnieć musi jasne zobowiązanie do spójnego stosowania wiedzy na temat czynnika ludzkiego i stosownych metod.
PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury posiada System Zarządzania Bezpieczeństwem zatwierdzony przez Urząd Transportu Kolejowego. System ten obejmuje między innymi procedurę SMS-PW-05 z dnia 21.03.2025 r. wersja 2.10 pn. „Ochrona Linii i obiektów kolejowych”. Celem procedury jest zapewnienie prawidłowej realizacji procesów:

1) ochrona linii i obiektów kolejowych (w tym przed atakami terrorystycznymi),
2) postępowanie SOK w sytuacjach kryzysowych (w tym wypadków lub poważnych wypadków kolejowych),
3) konwojowanie przewozu towarów niebezpiecznych w sytuacjach zwiększonego poziomu zagrożenia,
4) zabezpieczenie przejazdu uczestników imprez masowych środkami komunikacji kolejowe.

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 posiadanych certyfikatów.

4.6 Inne czynniki systemowe

Nie dotyczy.

5. Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze

Krótki opis zdarzeń oraz ich skutków:

- Zespół badawczy przedstawił poniższe zdarzenie jako podobne zdarzenie o charakterze terrorystycznym zaistniałe pomiędzy 8-mym a 16-tym listopada 2025 r. a ujawnione 16.11.2025 r. o godz. 23:53. Podczas oceny skutków kradzieży sieci trakcyjnej w km 115,507 w torze nr 1 szlaku Zarzeka - Puławy Azoty linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk znaleziono obcy element stalowy. Incydent polegał 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 w celu wyjaśnienia, kto i dlaczego umieścił je w torze kolejowym. Zespół badawczy PKBWK przyjął fakt ich umieszczenia, jako celowe działanie osób trzecich dążących do spowodowania wypadku kolejowego.
- Zdarzenie przypominające w/w incydent miało miejsce na obszarze PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach w dniu 11.11.2024 r. o godz. 05:02 na linii kolejowej nr 137, szlak Gliwice Łabędy - Taciszów, tor nr 2, 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*.
- Incydent C64 zaistniały w dniu 03.09.2025 r. o godz. 01:37 na linii kolejowej nr 141, szlak Katowice Ligota - podg. Panewnik, km 0,920. O godz. 01:31 ze stacji Katowice Ligota na tor szlakowy lewy nr 2 w kierunku podg. Panewnik został wyprawiony pociąg nr 444487. Po wyjeździe na szlak doszło do spadku ciśnienia powietrza w przewodzie głównym, co skutkowało zatrzymaniem pociągu. Po krótkim postoju doszło do wyluzowania składu pociągu, co pozwoliło na kontynuowanie jazdy. Po przejechaniu obok podg. Panewnik dyżurna ruchu nie stwierdziła żadnych nieprawidłowości i potwierdziła, że na ostatnim wagonie znajdują się sygnały końca pociągu. Pociąg skończył bieg na stacji KWK Szczygłowice, gdzie stwierdzono, że brakuje ostatniego wagonu, a sygnały końca pociągu zostały przewieszone na przedostatni wagon. Maszynista powiadomił dyżurnego ruchu stacji Katowice Ligota. Dyżurny ruchu stacji Katowice Ligota polecił nastawniczej udanie się w teren. Nastawnicza potwierdziła, że na torze szlakowym nr 2 w kierunku podg. Panewnik znajduje się wagon bez sygnałów końca pociągu. Komisja kolejowa ustaliła następujące przyczyny zdarzenia:
  bezpośrednia: *odłączenie przez osoby nieuprawnione ostatniego wagonu w składzie pociągu nr 444487 na szlaku i przewieszenie sygnałów końca pociągu z ostatniego na przedostatni wagon*;
  pierwotna: *zamierzona ingerencja w system kolejowy osób nieuprawnionych*.

V. WNIOSKI

1. Streszczenie analizy i wniosków odnośnie przyczyn zdarzenia

Analiza wykonana przez Zespół badawczy Komisji wykazała, że tabor kolejowy biorący udział w incydencie jak i elementy infrastruktury kolejowej, do czasu detonacji ładunku wybuchowego były sprawne technicznie. Badane zdarzenie to czyn o charakterze terrorystycznym. Czyn przeprowadzony przez grupę dywersyjną mający doprowadzić do katastrofy w ruchu lądowym oraz zastraszenia wielu osób poprzez detonację ładunku wybuchowego w torze pod przejeżdżającym pociągiem, która wywołała złamanie oraz wykruszenie prawego toku szyny i jej nieciągłość, co miało doprowadzić do poważnego wypadku. Zespół badawczy Komisji powyższe uznaje, jako czynnik przyczynowy incydentu.
Poniższe Zespół badawczy Komisji uznał, jako czynniki przyczyniające się do zaistnienia zdarzenia:

1. Okres konfliktu zbrojnego pomiędzy Rosją a Ukrainą sprzyjający działaniom hybrydowym grup dywersyjnych na terenie Polski, których celem jest zastraszenie wielu osób.
2. Przejazd dwunastu pociągów po nieciągłości szyny w prawym toku, co powodowało jej sukcesywne wykruszanie.
3. Wjazd pociągu nr 12713 w miejsce z brakującym fragmentem szyny o długości 1,16 m w prawym toku i zatrzymanie po przejechaniu częścią składu tego miejsca.
4. Brak skutecznej identyfikacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez zarządcę infrastruktury i przewoźników kolejowych skutkujące wjazdem i przejazdem pociągów na uszkodzony wybuchem tor.
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. nie zrealizował obowiązku wynikającego z zapisów § 69 ust. 4 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

Jako czynnik systemowy Zespół badawczy uznał, że zabezpieczenia stosowane przez PKP PLK S.A. na liniach o znaczeniu państwowym nie zapobiegają skutecznie przypadkom podejmowania przez osoby postronne czynów zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego między innymi aktom terroryzmu, dywersji czy sabotażu.

2. Środki podjęte od momentu zdarzenia

Nie zachodziła potrzeba podjęcia dodatkowych środków w trakcie prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy PKBWK. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. po dniu zdarzenia wprowadził dodatkowe nadzwyczajne objazdy drezyną kolejową na linii kolejowej nr 7 z uwzględnieniem szlaku Sobolew - Życzyn, na którym miał miejsce incydent.

3. Uwagi dodatkowe

Zespół badawczy Komisji po analizie zgromadzonego materiału ustalił i przyjął, jako zdarzenie detonację ładunku wybuchowego, które miało miejsce dnia 15 listopada 2025 r. o godz. 20:52 a nie jak przyjęła komisja kolejowa, podająca w zawiadomieniu, jako zdarzenie, fakt zgłoszenia przez maszynistę pociągu nr 13109 niespokojnej jazdy w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 06:40. Sytuacja ta implikuje potrzebę korekty zawiadomienia o zdarzeniu przez zarządcę infrastruktury tj. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie. Przyjęta przez Zespół zmiana zdarzenia na detonacje ładunku wybuchowego (data i godzina) nie wpływają na jego charakter, jego opis i znaczenie. Ponadto nadmienić należy, że aspekty związane z czasem podłożenia ładunku, jego rodzaju i sposobu detonacji oraz metody współpracy grupy osób, która ten proces zorganizowała i przeprowadziła wykracza po za kompetencje Zespołu badawczego PKBWK. Zdarzenie to jest przedmiotem szczegółowego badania prowadzonego przez Prokuraturę.

VI. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają przeglądu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i na podstawie oceny ryzyka dokonają, jeśli to niezbędne, wdrożenia lub doskonalenia procedur służących wykrywaniu, monitorowaniu i niezwłocznemu zgłaszaniu przypadków nieuprawnionej ingerencji osób trzecich w infrastrukturę kolejową, w szczególności umieszczania nietypowych przedmiotów w infrastrukturze kolejowej. Procedury powinny określać w szczególności:
   a) sposób monitorowania odcinków infrastruktury szczególnie narażonych na kradzieże i akty sabotażu, z uwzględnieniem patroli, kontroli terenowych oraz – w zależności od wyniku oceny ryzyka – technicznych środków ochrony i monitorowania,
   b) zasady rozpoznawania i niezwłocznego zgłaszania przez pracowników kolejowych oznak nieuprawnionej ingerencji w infrastrukturę, w tym uszkodzeń urządzeń oraz obecności nietypowych przedmiotów na torze lub w jego pobliżu,
   c) jednoznaczną ścieżkę przekazywania informacji od pracownika, który ujawnił zagrożenie, do dyżurnego ruchu lub właściwego dyspozytora, a następnie do właściwych służb utrzymaniowych, ochrony oraz organów ścigania,
   d) tryb natychmiastowego zabezpieczenia ruchu kolejowego po otrzymaniu informacji o możliwej przeszkodzie na torze lub ingerencji w infrastrukturę, w tym zasady ograniczenia albo wstrzymania ruchu do czasu potwierdzenia bezpiecznego stanu infrastruktury,
   e) zasady dokumentowania i analizy powtarzających się przypadków kradzieży, wandalizmu i innych ingerencji osób trzecich, w celu identyfikowania miejsc szczególnie zagrożonych i podejmowania odpowiednich działań zapobiegawczych,
   f) zasady współpracy i wymiany informacji z Policją, Strażą Ochrony Kolei oraz innymi właściwymi służbami, w szczególności w przypadku ujawnienia celowego działania mogącego zagrozić bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

   Zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa dokonają przeglądu przepisów wewnętrznych i jeśli to niezbędne zaktualizują je w powyższych obszarach.
2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury przeprowadzą ocenę ryzyka i na jej podstawie, w razie konieczności, wprowadzą w wyznaczonych lokalizacjach system ciągłej kontroli obszarów kolejowych stosując np. kamery monitorujące, fotopułapki oraz inne rozwiązania techniczne.
3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach szkoleń lub pouczeń okresowych dla pracowników ujmą zagadnienia związane z ochroną kolejowej infrastruktury krytycznej, sposobami postępowania w sytuacjach zagrożenia oraz zasadami przeciwdziałania aktom sabotażu i dywersji.
4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi omówią szczegółowo zagadnienia ujęte w niniejszym Raporcie w kontekście przekazywania informacji pomiędzy drużynami pociągowymi a zarządcą infrastruktury o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
PRZEWODNICZĄCY

Elektronicznie podpisany przez Rafał Tadeusz Leśniowski
Data: 2026.11.10 08:33:21 +01'00'

……

Rafał Leśniowski

Wykaz podmiotów i skrótów występujących w treści Raportu Nr PKBWK 05/2026

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.	Polskie Linie Kolejowe - Zarządca infrastruktury
5.	„PKP Intercity” S.A.	Przewoźnik kolejowy
6.	„Koleje Mazowieckie - KM” Sp. z o.o.	Przewoźnik kolejowy
7.	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	Przewoźnik kolejowy
8.	LCS Dęblin	Lokalne Centrum Sterowania w Dęblinie
9.	SMS	Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
10.	ezt	Elektryczny zespół trakcyjny
11.	PSP	Państwowa Straż Pożarna
12.	SHP	Samoczynne Hamowanie Pociągu
13.	RBFan	Program odczytu rejestratora danych pojazdu kolejowego
14.	SOK	Straż Ochrony Kolei