

18. 06. 2010

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

sporządzony w dniach 10 - 17 maja 2010 r. w Sekcji Eksplotacji Włoszczowa-Północ w związku ze zdarzeniem kat. B34: potrącenie pracownika Zakładu Usług „WSCHÓD” spółka z.o.o. ul. Gospodarcza 1 w Lublinie zatrudnionego przy odśnieżaniu peronów stacji Włoszczowa zaistniałym w dniu 29.01.2010 r. o godz. 8²⁷ na stacji Włoszczowa w torze Nr 1, km 47,775, linii Nr 61 Kielce – Fosowskie przez pociąg Nr 29891 relacji Skarżysko Kam. – Łazy, teren Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach przez komisję miejscową w składzie:

1. Jan Złotnicki – przewodniczący – Zawiadowca ds. drogowych ISE Włoszczowa Płn
2. Marian Sobczyk – członek – Zawiadowca ds. inżynierii ruchu ISE Włoszczowa Płn
3. Andrzej Trochym – członek – Maszynista instruktor CT Świętokrzyski

przy udziale Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pana Tadeusza Rysia.

Przewodniczący komisji powołany decyzją Zastępcy Dyrektora ds. eksplotacji IZ Kielce Nr IZESc-732-04/10 z dnia 29.01.2010 r.

Przebieg pracy komisji:

1. Posiedzenie komisji kolejowej w dniu 22.02.2010 r. we Włoszczowie przy udziale Przewodniczącego PKBWK Pana Tadeusza Rysia.
2. Posiedzenie komisji kolejowej w dniu 02.03.2010 r. w Warszawie przy udziale Przewodniczącego PKBWK Pana Tadeusza Rysia, Zastępcy Przewodniczącego PKBWK Pana Andrzeja Mlynarczyka, Sekretarza PKBWK Pana Rafała Leśniowskiego, Członka PKBWK Pana Andrzeja Gniwka, Dyrektora PKP PLK S.A. ZLK w Kielcach Pana Adama Młodawskiego, Prezesa Zarządu Zakładów Usługowych WSCHÓD Sp. z.o.o. Pana Adama Lipowskiego i Wiceprezesa Zarządu Zakładu Usługowego WSCHÓD Sp. z.o.o. Pani Marii Krupka. Praca komisji w dniach 8-11.03.2010 r. przy sporządzaniu aktu postępowania z wypadku oraz sporządzaniu projektu protokołu ustaleń końcowych.
3. Posiedzenie komisji kolejowej w dniu 12.03.2010 r. we Włoszczowie przy udziale Przewodniczącego PKBWK Pana Tadeusza Rysia.

I. OPIS MIEJSKA ZDARZENIA STWIERDZONY PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ:

1. Dnia 29.01.2010 r. o godz. 8²⁷ przejeżdżający przez stację Włoszczowa pociąg towarowy Nr. 29891 relacji Skarżysko Kam. – Łazy potrącił pracującego przy odśnieżaniu przejścia dla podróżnych z peronu Nr 1 na peron Nr 2 pracownika Zakładów Usługowych „WSCHÓD” spółka z.o.o. Lublin pana Na miejscu wypadku stwierdzono: na torze Nr 1 w km 48,010 stoi lokomotywa Nr ET22-977 CT Świętokrzyski Zakład Spółki stanowiąca czoło

pociągu Nr 29891. W km 48,001 z prawej strony toru Nr 1 semafor wyjazdowy „K” w stronę podg Czarnca wskazuje sygnał „Sr2” „Wolna droga”. W km 47,784 na międzytorzu torów Nr 1 i 2 w odległości 4,2 m od toru Nr 1 leżą zwłoki mężczyzny ułożone głową na południe (w stronę toru Nr 2) na plecach. Denat ubrany w ciemne zimowe ubranie tj. kurtka, spodnie, buty, czapka. Nie posiada na sobie kamizelki ostrzegawczej. Stwierdzono obrażenia: rana tłuczona głowy z prawej strony płata czołowo-ciemienniowego. W torze Nr 1 w kierunku jazdy pociągu od km 47,778 do km 47,810 tj. na długości 32 m leżą rozrzucone plastikowe elementy łopaty (zgarniacz do śniegu) koloru pomarańczowego. Czoło lokomotyw: prawy zderzak całkowicie zaśnieżony, lewy zderzak z lewej strony zaśnieżony natomiast z prawej strony w górnym rogu na powierzchni 1/4 wolny od śniegu. Na zaśnieżonym prawym przednim zgarniaczu z prawej strony znajduje się fragment plastiku koloru pomarańczowego o wymiarach 4,0 x 1,5 cm stanowiący część łopaty do śniegu. Na podstawie oględzin ustalono, że poszkodowany w dniu wypadku rozpoczął odśnieżanie zaczynając od peronu Nr 1 przy torze Nr 5, następnie odśnieżał przejście dla podróżnych z peronu Nr 1 na peron Nr 2. Przejście dla podróżnych odśnieżał rozpoczynając od toru Nr 5, następnie międzytorze 5-3, tor Nr 3, międzytorze 3-1 i tor Nr 1. W chwili potrącenia przez pociąg kończył odśnieżanie przejścia na torze Nr 1 – jego zewnętrzną krawędź między peronem Nr 2. Poszkodowany w chwili wypadku nie był ubrany w kamizelkę ostrzegawczą co potwierdza maszynista pociągu, - pomimo to zauważył pracującego na przejściu człowieka z odległości od 200 do 250 m i podawał sygnał „Baczność”. Po stwierdzeniu, że człowiek ten nie reaguje na dawane sygnały rozpoczął nagłe hamowanie. Gdy czoło lokomotyw znajdowało się około 10 m od pracującego, człowiek ten zorientował się o nadjeżdżającym pociągu, odwrócił się i próbował zejść z toru ale nie zdążył - został uderzony lewym zderzakiem w kierunku jazdy lokomotyw i odrzucony na międzytorze torów Nr 1 i 2 na odległość 9 m od miejsca uderzenia. Maszynista pociągu powiadomił przez radiotelefon dyżurnego ruchu nastawni dysponującej Pana [red.], który pełnił dyżur na nastawni „Wl” w km 48,066 (odległość od przejścia na perony – 291 m). Pociąg zatrzymał się w km 48,010 tj. 235 m od miejsca potrącenia. Po zatrzymaniu pociągu maszynista udał się na miejsce zdarzenia gdzie stwierdził, że poszkodowany daje oznaki życia i leży poza skrajnią taboru. Aby umożliwić bezpieczne i szybkie dotarcie ekip ratunkowych na miejsce zdarzenia, maszynista po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu o godz. 8³⁷ wycofał pociąg poza przejście dla podróżnych. O godz. 8⁵⁰ na miejsce zdarzenia przybyły dwie karetki pogotowia ratunkowego z Włoszczowy. O godz. 9⁰⁰ lekarz pogotowia ratunkowego stwierdził zgon poszkodowanego. Zwłoki poszkodowanego znajdowały się na międzytorzu torów Nr 1 i 2 w odległości 9 m od przejścia dla podróżnych i 4,2 m od osi toru Nr 1 w km 47,784. Na miejsce wypadku przybyli: Policja KPP Włoszczowa,

prokurator rejonowy Włoszczowa, SOK Włoszczowa Płn. Po dokonaniu czynności ratunkowo-dochodzeniowych, między innymi przesłuchania maszynisty i poddaniu go badaniem alkometrem na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu przez funkcjonariuszy KPP Włoszczowa, pociąg po dokonaniu próby hamulca odjechał w dalszą trasę o godz. 10⁴⁸. Zwłoki zabrano do prosektorium Szpitala Powiatowego we Włoszczowie o godz. 11⁰⁰.

2. Urządzenia srk, sygnalizatory i ich wskazania (typ, rodzaj):

Urządzenia mechaniczne z sygnalizacją kształtową – semafor wyjazdowy „K” wskazywał sygnał Sr2 „Wolna droga”.

3. Tory, rozjazdy, budowle inżynierijne (rok zabudowania, typ, rodzaj przytwierdzenia, parametry toru, parametry torowiska, ostatnie pomiary (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):

A. Tor kolejowy (stacyjny Nr 1):

- rodzaj toru – bezstylkowy;
- typ szyn – S60;
- typ podkładów – strunobetonowe INBK7;
- rodzaj podsypki – tłuczeń, grubość 0,35 m;
- przytwierdzenie – typu K;

B. Położenie toru:

- tor na przejściu dla podróżnych położony na prostej o długości d=1100 m.
- pochylenie toru – wzniesienie 0,03% na długości 852 m zgodnie z kierunkiem kilometracji linii

4. Pojazd kolejowy

- lokomotywa ET22-977;
- właściciel – PKP CARGO S.A.;
- zakład macierzysty – Świętokrzyski Zakład Spółki;
- świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – Nr CENO-23/70/208 wydane przez PKP CARGO S.A. – Centrala Wydział Odbiorów Technicznych dnia 21.07.2008 r. ważne do dnia 21.07.2011 r. na przebieg 500 tys. km
- świadectwo dopuszczenia do eksploatacji – Nr T/99/0043;
- data ostatniej rewizji – 21.07.2008 r.
- data przeglądu okresowego – 12.01.2010 r.
- data przeglądu kontrolnego – 28.01.2010 r.

- czoło lokomotywy sygnalizowane sygnałem Pč1 (trzy białe światła);
- sygnał dźwiękowy – sprawny;
- opis taśmy prędkościomierza Nr CTMI7 – 30/1/2010;

5. Sieć trakcyjna: - nie dotyczy

6. Urządzenia elektroenergetyczne, hamulce torowe i inne: - nie dotyczy

7. Urządzenia łączności przewodowej i radiowej (ostatni przegląd, zalecenia diagnostyczne):

- nie dotyczy.

8. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno-ruchowa, itp.):

- wjazd i odjazd pociągu nr 29891 – Dziennik ruchu R-146 stacji Włoszczowa;
- zgłoszenie wypadku przez maszynistę i powiadomienie dyspozytora – Dziennik telefoniczny R-138 stacji Włoszczowa.
- wyciąg z Dziennika oględzin rozjazdów D-831 stacji Włoszczowa.

9. Przejście dla podróżnych:

- przejście dla podróżnych w poziomie szyn z peronu Nr 1 na peron Nr 2;
- lokalizacja – km 47,775 – początek peronu Nr 2;
- długość – 14,5 m przez tory Nr 5, 3, 1;
- szerokość – 3 m;
- nawierzchnia – płyty betonowe PRK1;
- widoczność – 655 m w kierunku pociągu

10. Dane o pociągu.

- nr. pociągu 29891, towarowy, przewoźnik PKP CARGO S.A.
- relacja Skarżysko Kam. – Łazy,
- prędkość rozkładowa pociągu 70 km/h, prędkość rzeczywista 60 km/h
- długość pociągu w metrach: 423, skład pociągu: ilość wagonów – 30 Eaos
- masa ogólna pociągu: 611 ton, rzeczywista masa hamująca pociągu: 669 ton.
- procent masy hamującej wymaganej pociągu: 42, procent masy hamującej rzeczywistej – 109.
- miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca: Skarżysko Kam.
- rewident taboru: .

11. Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie:

- odśnieżanie peronów i przejścia dla podróżnych przez pracownika Zakładów Usługowych „WSCHÓD” spółka z.o.o. Lublin zgodnie z umową Nr 22/208/178/007838/09/I/0 z dnia 30.07.2009 r. zawartą z Zakładem Linii Kolejowych w Kielcach.

12. Pracownicy kolejowi (wraz z podwykonawcami) mający związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Zakład pracy	Stan trzeźwości	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Ilość godz. wypoczynku przed rozpoczęciem pracy
	Maszynista	CT Świętokrzyski	trzeźwy	29.01.2010 r. godz. 6 ⁰⁰	16 godz.
	Dyżurny ruchu	IZ Kielce	trzeźwy	29.01.2010 r. godz. 6 ⁰⁰	48 godz.
	Pracownik	ZU „WSCHÓD” sp z.o.o. Lublin	trzeźwy	29.01.2010 r. nie ustalono	nie ustalono

13. Inne osoby mające związek ze zdarzeniem:

- nie było.

II. STAN POGODY

pora dnia	dzień	zachmurzenie	umiarkowane
opady	nie było	temperatura	- 5 ^o C
widoczność	655 m	słyszalność	dobra
inne zjawiska	lekkie wiatry zachodni		

III. AKCJA RATOWNICZA**1.Uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy (powiadomienie o wypadku):**

Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego
maszynista	8 ²⁸	Dyżurny ruchu stacji Włoszczowa	
dyżurny ruchu	8 ³⁰	Zawiadowca ISE Włoszczowa Płn	
dyżurny ruchu	8 ³⁵	Dyspozytor odcinkowy IDDE Lublin	

2. Uruchomienie publicznych służb ratunkowych i Policji (kolejne etapy akcji ratunkowej):

Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	Data i godzina przybycia na miejsce zdarzenia	Zakończenie pracy
Osoba nieznana z nr telefonu	8 ⁴⁰	Dyspozytor Pogotowia Ratunkowego we Włoszczowie		8 ⁵⁰	9 ²⁰
dyspozytor Pogotowia Ratunkowego	8 ⁴⁵	Komenda Powiatowa Policji we Włoszczowie	Oficer dyżurny	8 ⁵⁰	11 ⁰⁰
Oficer dyżurny KPP we Włoszczowie	8 ⁵⁰	Prokuratura Rejonowa we Włoszczowie	Prokurator	9 ³⁰	11 ⁰⁰

Akcja ratownicza rozpoczęta dnia	29.01.2010 r.	o godzinie	8 ³⁰
zakończona dnia	29.01.2010 r.	o godzinie	11 ⁰⁰

IV. SKUTKI ZDARZENIA

1. Ofiary w ludziach		Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie		-	-	-
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców		1	-	-
c) użytkownicy przejazdów kolejowych		-	-	-
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym		-	-	-
e) inni		-	-	-

2. Ograniczenia w ruchu pociągów				
przerwa w ruchu pociągów	od dnia, godz.	-	do dnia, godz.	-
opóźnione pociągi osobowe	ilość pociągów	-	min. opóźnienia	-
opóźnione pociągi towarowe	ilość pociągów	1	min. opóźnienia	141
komunikacja zastępcza	od dnia, godz.	-	do dnia, godz.	-
zamknięcie toru	od dnia, godz.	-	do dnia, godz.	-
wyłączenie napięcia nad torem	od dnia, godz.	-	do dnia, godz.	-

3. Uszkodzenia i zniszczenia – nie było

V. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU

1. Analiza systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur:

a) organizacja oraz sposób wydawania i wykonywania poleceń.

Pracownik ZU „WSCHÓD” sp. z.o.o. nie został zobowiązany przez pracodawcę do meldowania się dyżurnym ruchu stacji Włoszczowa i Włoszczowa Płn o wykonywanych pracach odśnieżania peronów i przejścia dla podróżnych. W skutek tego pracownicy stacji nie informowali o przejeżdżających przez stację bez zatrzymania pociągach. Zawarta umowa między ZU „WSCHÓD” a Zakładem Linii Kolejowych w Kielcach w § 5 ust 4 w sposób ogólny zobowiązuje wykonawcę do stosowania przepisów BHP i p.poż bez wskazania w jakich przepisach wewnętrznych są ujęte postanowienia w tym zakresie. Nie przekazano na stanowiska prowadzących ruch pociągów danych o osobach wykonujących prace czyścieli na tych stacjach i przedziału czasowego w którym praca ma być wykonywana

b) wymagania wobec pracowników kolejowych i ich egzekwowanie (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne)

- **maszynista** – posiada prawo kierowania pojazdem kolejowym Nr wydane przez PKP CARGO S.A. Zakład Taboru Skarżysko Kamienna z dnia r.

Egzamin kwalifikacyjny złożył dnia r. (nr. świadectwa 4).

Egzamin okresowy złożył w dniu Posiada kartę znajomości szlaku ważną na rok 2010. Ostatnia jazda na odcinku Skarżysko Kam. – Łazy (przez stację Włoszczowa)

r. Badania psychotechniczne wykonane w dniu Badania okresowe Wykonane w dniu Czas wypoczynku – 16 godz.

- **dyżurny ruchu** – posiada uprawnienia do wykonywania czynności dyżurnego Ruchu Nr wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Kielcach dnia

Egzamin kwalifikacyjny złożył w dniu (nr świadectwa).

Egzamin okresowy złożył w dniu Badania psychologiczne wykonane w dniu r. Badania okresowe wykonane w dniu Czas wypoczynku – 48 godz.

- **pracownik ZU „WSCHÓD”** – zatrudniony był przez Zakłady Usługowe „WSCHÓD” sp. z.o.o. w Lublinie od dnia r. na podstawie umowy o dzieło zawarta w dniu Posiadał kartę szkolenia wstępnego z dziedziny BHP wydaną przez ZU „WSCHÓD” – instruktaż ogólny przeprowadzony dnia – instruktaż stanowiskowy przeprowadzony dnia Instruktaż przeprowadził – specjalista ds. BHP ZU

„WSCHÓD”. Pan nie posiada certyfikatu do prowadzenia szkoleń i instruktażu z dziedziny BHP na terenach PKP PLK S.A. wydanego przez PLK. Pan nie posiadał instruktarza stanowiskowego przeprowadzonego w warunkach zimowych na stacji Włoszczowa. Nie posiadał badań lekarskich i orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania powierzonej pracy. Nie posiadał dokumentu uprawniającego na wstęp na obszar kolejowy. Nie został wyposażony w zimowe ubranie robocze. Miał wydaną tylko kamizelkę ostrzegawczą. W czasie pracy przy odśnieżaniu peronów i przejścia dla podróżnych pracował sam bez asekuracji, i nie był ubrany w koszulkę ostrzegawczą. Nie był zobowiązany do przestrzegania czasu pracy ani czasu odpoczynku przed przystąpieniem do jej wykonywania. W dniu 29.01.2010 r. rozpoczynając pracę nie zgłosił się do dyżurnego ruchu w skutek czego nie ustalono godziny rozpoczęcia pracy i czasu wypoczynku przed pracą. Nie zgłosił się też toromistrzowi kierującemu akcją odśnieżania. Wg otrzymanej informacji z Komendy Głównej Ochrony Kolei w dniu zdarzenia patrol z posterunku SOK Włoszczowa rejon dworca i peronów stacji Włoszczowa patrolował od g 6⁴⁵ do g 8¹⁵ i w tym czasie nie spotkał poszkodowanego wykonującego czynności odśnieżania.

c) procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników – mimo postanowień ujętych w §6 ust 5. Umowy nie wykonywano kontroli – brak udokumentowanych wykonywanych czynności w tym zakresie przez Wykonawcę i Zamawiającego

d) obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu – prawidłowa współpraca zgodnie z Regulaminem udostępniania tras 2009/2010.

2. Wysłuchanie osób związanych ze zdarzeniem i ich podsumowanie)

Dyżurni ruchu stacji Włoszczowa:

- Dyżurny Ruchu pełniący dyżur w dniu wypadku nie miał wiedzy kto, kiedy i na jakich warunkach dokonuje sprzątania, odśnieżania peronów, przejść dla podróżnych, nie widział też odśnieżającego pracownika i nie informował go o przejeżdżających pociągach bez zatrzymania. Analizując pracę Dyżurnego Ruchu w dniu wypadku – uznaje się za wiarygodne jego zeznania, ponieważ przed zaistniałym wypadkiem wykonywał czynności wchodzące w zakres jego obowiązków tj. – prowadzenie ruchu pociągów na stacji i przyległych szlakach, odprawianie pociągów osobowych w obu kierunkach (poc. 22034 odj. godz. 06:14, poc. 24035 odj. godz 07:09; poc. 42030 odj. godz. 08:16), po nastaniu pory dziennej dokonał oględzin zewnętrznych rozjazdów w okręgu „WŁ” (godz. 07:50), ogodz. 08:10 na nastawnię przybył toromistrz, który udawał się w obchód torów i przekazał pod nadzór dwóch

pracowników do odśnieżania głowicy rozjazdowej, odpisując to w Dzienniku oględzin rozjazdów o godz. 08:20 i potwierdzając własnoręcznym podpisem. W godz. 06:40 do godz. 08:20 na peronie przebywali pasażerowie, oczekujący na pociągi odjeżdżające w kierunku Kielc i Częstochowy. Pozostali dyżurni ruchu pełniący dyżury na nastawni dysponującej „WŁ” tj.

zeznali, że nie mieli wiedzy kto, kiedy i na jakich zasadach dokonuje odśnieżania peronów i przejść dla podróżnych i nie widzieli pracowników dokonujących tych czynności w związku z tym nie informowali przez megafony o pociągach przejeżdżających przez stację Włoszczowa bez zatrzymania.

b) Maszynista pociągu 29891

– wjeżdżając na stację Włoszczowa zauważał pracującego na przejściu dla podróżnych człowieka, więc podawał sygnał „Baczność”. Po stwierdzeniu, że pracujący człowiek nie reaguje na podawany sygnał, rozpoczął nagłe hamowanie. Pomimo nagłego hamowania i podawania sygnału „Baczność” potrącił pracującego pracownika.. Maszynista zeznał, że poszkodowany nie był ubrany w kamizelkę ostrzegawczą.. Innych elementów ubioru poszkodowanego nie zapamiętał.

c) Naczelnik Sekcji Eksploataacji

– wg złożonego zeznania, należy domnievywać, że uznaje zgodnie z § 5 p.4 Umowy tj.: dokonane przeszkolenie z zakresu przepisów bhp, p.poż. itp. które dokonał Wykonawca obejmuje również pracę w trudnych warunkach atmosferycznych i w okresie zimowym zgodnie z instrukcją „Id 11” i że zostało przeprowadzone zgodnie z wiedzą szkolącego. Nie został też imiennie wyznaczony na koordynatora bhp, zgodnie z § 6 u.7 Umowy, natomiast § 4 p.2 rozumie jako odpowiedzialny za realizację Umowy pod względem jakości, terminowości i staranności wykonywanych usług.

d) Specjalista ds. BHP ZU „WSCHÓD”

- nie posiada certyfikatu do szkolenia bhp wydanego przez PKP PLK S.A. nie miał świadomości, że pracownicy zatrudnieni przy sprzątaniu, odśnieżaniu peronów winni mieć aktualne badania lekarskie, z orzeczeniem o zdolności do wykonywania tych czynności (jak stanowi treść „karty oceny ryzyka zawodowego stanowisk”- zał. nr 5 do umowy), być wyposażeni w ubranie ochronne, nie przeprowadził instruktażu stanowiskowego w trudnych warunkach atmosferycznych, sam nie znał warunków miejscowych, m.in. RTS Włoszczowa.

Na podstawie wysłuchań maszynisty pociągu i dyżurnego ruchu pełniącego dyżur w dniu wypadku stwierdzono, że do powstania wypadku przyczynił się poszkodowany gdyż nie reagował na sygnały Rp-1 „Baczność” dawane przez maszynistę pociągu.

3. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru w oparciu o przeprowadzone badania i pomiary.

- a) system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń – działanie prawidłowe.
- b) zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu np. EBILOCK, OSA)
Opis taśmy prędkościomierza Nr CTNI7 z dnia 30.01.2010 r. z lokomotywą ET22-977 wykazał, że w chwili zaistnienia wypadku pociąg Nr 29891 jechał z prędkością V = 60 km/h przy dopuszczalnej prędkości V = 70 km/h.
- c) tor kolejowy i przejście dla podróżnych – stan techniczny dobry.
- d) pozostałe elementów infrastruktury kolejowej – nie miały związku przyczynowego z zaistniałym wypadkiem.
- e) urządzenia łączności radiowej i przewodowej – nie miały związku przyczynowego z zaistniałym wypadkiem.
- d) pojazdy kolejowe – lokomotywa ET22-977 utrzymana w prawidłowym cyklu naprawczym, posiada aktualne świadectwo dopuszczenia do eksploatacji i świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego.

4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego.

- a) środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji - Dziennik Ruchu R-146 stacji Włoszczowa oraz Dziennik telefoniczny R-138 stacji Włoszczowa – prowadzone prawidłowo.
- b) wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów – wymiana komunikatów między maszynistą pociągu 29891 i dyżurnym ruchu stacji Włoszczowa - prawidłowa.
- c) środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia – tor stacyjny Nr 1 wyłączono z ruchu pociągów – ruch pociągów odbywał się po torze Nr 5.

5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia.

- a) czas pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu – czas pracy maszynisty pociągu i dyżurnego ruchu zgodnie z Kodeksem Pracy i harmonogramami. Zachowano wymagany czas odpoczynku przed rozpoczęciem pracy. Nie ustalono czasu wypoczynku i czasu pracy poszkodowanego w wypadku.

Pracownik czyściciel nie miał sprecyzowanego czasu pracy w dobie, ani czasu odpoczynku przed objęciem pracy – nie był kontrolowany ani nadzorowany w czasie pracy, nikt nie posiada wiedzy w jakich godzinach wykonywał prace usuwania śniegu z peronów i przejść dla podróżnych na stacjach Włoszczowa i Włoszczowa Płn. Natomiast należy domniemać że pracę w tym dniu rozpoczął jeszcze w godzinach nocnych o czym świadczy zakres pracy wykonanej na stacjach Włoszczowa Płn. i Włoszczowa przy odśnieżaniu przed wypadkiem. Jego prace poprzedziły intensywne opady śniegu.

b) stan psychofizyczny pracowników kolejowych mających wpływ na zdarzenie – nie budzi zastrzeżeń. Maszynista lokomotywy przebadany dwukrotnie alkotestem na okoliczność obecności alkoholu w organizmie – wynik 0,00. Dyżurny ruchu i maszynista wyrazili zgodę na kontynuowanie pracy po zaistniałym wypadku.

Pracownik czyściciel nie był poddawany kontroli stanu psychofizycznego przed przystąpieniem do pracy w rejonie torów i międzytorza oraz nie miał kontaktu z osobami które by potwierdziły jego przydatność do pracy – do pracy dojechał samochodem.

c) warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem – stanowisko pracy maszynisty lokomotywy ET22-977 i dyżurnego ruchu stacji Włoszczowa wyposażone prawidłowo.

d) przestrzeganie przepisów BHP – maszynista lokomotywy i dyżurny ruchu przestrzegali zasad BHP. Poszkodowany - nie był ubrany w kamizelkę ostrzegawczą (Instrukcja Id-11 Załącznik Nr III pkt 3 ustęp 16) pomimo wyposażenia przez pracodawcę. Nie był ubrany w obuwie przemysłowe. Nie miał też badań lekarskich i orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania powierzonej pracy (Instrukcja Id-11 Załącznik Nr III pkt 3 ustęp 17). Nie posiadał instruktażu stanowiskowego przeprowadzonego w warunkach zimowych i z warunków miejscowych. Nie był asekurowany przez drugą osobę. Nie zgłosił rozpoczęcia pracy do dyżurnego ruchu. Nie posiadał upoważnienia przebywania na terenie kolejowym mimo nakazu przepisami wewnętrznymi.

VI. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ

1. Odniesienie się do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach:

Dotychczas na terenie zakładu nie było takich zdarzeń.

2. Przebieg zdarzenia: Komisja na podstawie zebranego materiału stwierdza:

Poszkodowany zgodnie z zawartą w dniu 01 sierpnia 2009r. Umową o dzieło z ZU „Wschód” Sp. z o.o. w Lublinie jako czyściciel – sprzątacz terenów PKP wykonywał

usługę na stacjach: Włoszczowa, linia 61 Kielce – Fosowskie i Włoszczowa Płn. linia 4 CMK Grodzisk Maz. – Zawiercie. Odległość pomiędzy w/w stacjami wynosi 7 km. Nie miał sprecyzowanego czasu pracy w dobie, nikt nie miał wiedzy w jakich godzinach wykonywał pracę. Ponieważ tej nocy wystąpiły obfite opady śniegu, należy przypuszczać, że pracę rozpoczął wykonywać w godzinach wcześniejszych przy odśnieżaniu peronu na stacji Włoszczowa Płn, które zakończył najprawdopodobniej ok. godz. 07:00. Następnie własnym samochodem przejechał na st. Włoszczowa, gdzie najprawdopodobniej ok. godz 07:40- 07:50 rozpoczął odśnieżanie peronu nr. 1 i dale przejścia dla podróżnych z peronu Nr 1 na peron Nr 2 poczynając od toru 5,3,1. W chwili wypadku kończył odśnieżać przejście na torze Nr 1.

ZU „Wschód” nie dzierżawił od PKP PLK S.A. żadnych pomieszczeń na narzędzia i sprzęt do odśnieżania, w związku z tym należy domniemywać, że sprzęt i narzędzia były w gestii poszkodowanego.

3. Przyczyna zdarzenia:

- a) bezpośrednia** – najechanie pociągu na osobę pracującą przy odśnieżaniu przejścia dla podróżnych.
- b) pierwotna** – ZU Wschód nie zapewnił dodatkowego pracownika (sygnalisty), co stanowi naruszenie obowiązujących przepisów, i nie zachowanie należytej ostrożności podczas pracy przy odśnieżaniu przejścia dla podróżnych z peronu Nr 1 na peron Nr 2 przez poszkodowanego.
- c) pośrednia** – brak instruktażu stanowiskowego przy pracy w warunkach zimowych,
 - brak badań lekarskich i orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania powierzonej pracy,
 - brak u poszkodowanego kamizelki ostrzegawczej,
- d) systemowa** – nieprecyzyjne zapisy w umowie zawartej pomiędzy IZ Kielce a ZU „WSCHÓD” odnośnie sposobu i zakresu prowadzenia szkolenia BHP jak również sposobu dopuszczania pracowników do pracy przy realizacji usługi w szczególności w okresie zimowym (nie w pełni zastosowano się do postanowień ujętych w Zarządzeniu Nr8/2009 Zarządu PKP Polskie linie Kolejowe S.A. z dnia 4 maja 2009r)

4. Kategoria zdarzenia: B-34

5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia:

- szkolenie stanowiskowe pracownika przeprowadzone było w sposób niewystarczający dla warunków zimowych – było w okresie letnim powinno odbyć się jak stanowi § 11 ust 1-3

rozporządzenia MGiP z dnia 27 lipca 2004r w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U.04.180.1860 z późniejszymi zmianami);

- w karcie szkolenia wstępного w zakresie bhp brak jest niektórych instrukcji PKP PLK m.in. Ir2 (R7).
- szkolenie z zakresu BHP i ppoż. było przeprowadzone przez osobę, która nie posiada certyfikatu wydanego przez PKP polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie do prowadzenia takich szkoleń jak stanowi § 5 ust.16 Umowy;
- w Spółce ZU „WSCHÓD” brak spójności w określeniu stanowiska, na którym był zatrudniony Pan wg stanu rzeczywistego – określono, jako stanowisko czyściciela terenów zewnętrznych o małym ryzyku zawodowym; nie uwzględniono poruszania się po podkładach i tłuczniku nawierzchni torowej, mimo obowiązku czyszczenia i odśnieżania międzytorzy na długości peronów.
- brak przydziału odzieży ochronnej zwłaszcza obuwia przemysłowego i badań lekarskich, co sprzeczne było z postanowieniami ujętymi w karcie „Ocena ryzyka zawodowego na stanowisko czyściciel terenów zewnętrznych”,
- w strukturze organizacyjnej brak stanowiska „czyściciel terenów zewnętrznych” i przydziału odzieży ochronnej dla tego stanowiska.
- ZU „WSCHÓD” jako podmiot wykonujący pracę w ramach akcji zima na rzecz IZ Kielce nie brał udziału w opracowaniu „Regulaminu akcji zima” jak stanowi §4 ust.3 instrukcji Id 11 (D-17),
- brak określenia czasu pracy i obowiązku wypoczynku przed przystąpieniem do jej wykonania, ze strony Kierownictwa ZU ‘WSCHÓD’ oraz brak kontroli nad przestrzeganiem czasu pracy i BHP,
- brak nadzoru ze strony Zamawiającego nad przestrzeganiem postanowień Umowy,

VII. ŚRODKI ZARADCZE (zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków)

1. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach zawrze aneks do umowy Nr 22/208/178/007838/09/I/ zawartej z Zakładami Usługowymi WSCHÓD sp. z.o.o. Lublin w którym będą zawarte min. zapisy:
 - konieczność posiadania przez pracowników zatrudnionych przy realizacji robót wynikających z umowy ważnych badań lekarskich wykonanych przez uprawnionego

lekarza zatrudnionego w jednostce będącej komórką organizacyjną Kolejowego Zakładu Medycyny i Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej (kolejowe poradnie medycyny pracy) co jest ujęte w ocenie ryzyka zawodowego;

- w Załączniku Nr 2 do w/w umowy umieścić w poz. 4 przejście dla podróżnych w poziomie szyn z peronu Nr 1 na peron Nr 2 km 47,775 – 43,5 m².
 - w § 5 pkt 4 winno być zawarte uścielenie dotyczące przeszkołenia na koszt wykonawcy pracowników z przepisów BHP, przeciwpożarowych i postanowień ujętych w przepisach wewnętrznych obowiązujących na PKP PLK S.A.
 - brak w § 5 ust. 8 Umowy obowiązku przestrzegania przez usługodawcę regulaminu „Akcji zima”.
 - w § 5 pkt 16 na końcu dopisać „i zatrudnionego w Zakładzie Linii Kolejowych w Kielcach”;
 - wykonawca wyposaży pracowników w kamizelki ostrzegawcze z nazwą spółki;
 - wykonawca zapewni łączność między dyżurnym ruchu a pracownikiem wykonującym usługę lub przy wykonywaniu prac na czynnych torach, międzytorzach, przejściach dla podróżnych i w strefie niebezpiecznej na peronach dodatkowo zabezpieczy pracownika dla wzajemnej asekuracji;
2. Wykonawca uaktualni wykaz pracowników świadczących usługi wynikające z umowy.
 3. Sekcja Eksplotacji Włoszczowa Płn opracuje wytyczne o sposobie postępowania pracowników wykonawcy przy realizacji usługi w zakresie utrzymania porządku, czystości i odśnieżania peronów i przejścia dla podróżnych na stacji Włoszczowa:
 - zasady zgłaszania się pracowników za każdym razem przed przystąpieniem do wykonania usługi ;
 - informowanie przez obsługę posterunków o przejeżdżających pociągach;
 - komunikowanie się pracowników wykonawcy z obsługą posterunków i kierownikiem akcji zimowej Sekcji Eksplotacji .
- Wytyczne będą stanowić załącznik do „Regulaminu akcji zimowej Sekcji Eksplotacji Włoszczowa Płn”.
4. Sekcja Eksplotacji Włoszczowa Płn odnowi mało czytelną tablicę – „Przejście na peron Nr 2” i „Strzeż się pociągu” i umiejscowi w miejscu bardziej czytelnym dla podróżnych.
 5. IZ Kielce oraz pozostałe Zakłady Linii Kolejowych dokonają weryfikacji certyfikatów uprawniających do szkolenia z zakresu BHP i ppoż. pod kątem ich poprawności nadającego i aktualności treści.
 6. Kierownictwo Z.U. „WSCHÓD” podejmie działania mające na celu zapewnienie znajomości i przestrzegania postanowień instrukcji (przepisów wewnętrznych)

obowiązujących w Spółkach PKP S.A. i innych podmiotach pracowników wykonujących zadania na Ich rzecz.

7. Dopecozywać treści Umów w kontekście postanowień ujętych w załączniku do Zarządzenia Nr8/2009 Zarządu PKP Polskie linie Kolejowe S.A. z dnia 4 maja 2009r.
8. Patrole SOK realizujące zadania w rejonie stacji i terenów kolejowych powinny przeprowadzać kontrole osób wykonujących prace na rzecz PKP.

VIII. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ

	Imię i nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący	Jan Złotnicki	17. 05. 2010	
Członek	Marian Sobczyk	17. 05. 2010	
Członek	Andrzej Trochym	17. 05. 2010	
Przewodniczący PKBWK	Tadeusz Ryś	17. 05. 2010	

Odpis protokołu oficjalny:
1. ZWWSCHÓD p. Adama Lipińskiego — 
2. CTS Świdnickiego p. Andrzeja Trochyma — 
3. Przewodniczący PKBWK Tadeusz Ryś — 