

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

Sporządzony dnia 30.08.2011 w IZ Gdynia
w związku ze zdarzeniem; wypadkiem kolejowym kategorii A20, najechania pociągu pośpiesznego MPEi nr 45102 relacji Katowice – Gdynia Główna w naczepę o numerze rejestracyjnym GDA E629 samochodu SCANIA numer rejestracyjny GDA 86MV załadowanej cegłą zaistniałym w dniu 28.04.2011 r
o godz. 17 min. 27 na szlaku Lębork – Godętowo w torze nr 1, w km 77,061, przejazd kategorii „C”.
linii 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński obszar zarządcy infrastruktury IZ Gdynia,
jednostka podległa zarządcy infrastruktury ISE Reda

przez komisję zakładową w składzie:

• Zdzisław Stanisz	przewodniczący	– Inspektor diagnosta	– IZ Gdańsk
• Kazimierz Pytel	członek	– Instruktor ds. ruchu	– IZ Gdynia
• Jerzy Schodowski	członek	– Inspektor diagnosta	– IZ Gdańsk
• Roman Hebel	członek	– Z-ca naczelnika sekcji	– ISE Reda
• Adam Schimmelpfennig	członek	– Naczelnik sekcji	– IC Północny Gdynia
• Bolesław Piotrowski	członek	– Naczelnik działu	– IC Północny Gdynia

Przewodniczący komisji powołany decyzją właściwego dyrektora zarządcy infrastruktury

Nr IZES7 – 732 – 21 / 11 z dnia 29.04.2011 r. (akta str. 1)

I. OPIS MIEJSCA ZDARZENIA STWIERDZONY PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ:

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

- na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza itp. stan zamknąć i plomb): - powtarzacz sygnalizacji ERP-4000 zainstalowany u dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „Lb” stacji Lębork. Nieprawidłowości nie stwierdzono, plomba i stan liczników odpowiadał zapisom w dokumentacji techniczno-ruchowej posterunku (akta str.187).
- na gruncie: - przejazd wyposażony w urządzenia przejazdowe samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu SPA1. Urządzenia zrk na przejeździe zostały zniszczone, rozbita całkowicie szafa SD, w szafie SZ zostały wyrwane z okablowania akumulatory sztuk 4 i zasilacze sztuk 2, w szafie SA uszkodzone zostały elementy sterowania, sygnalizator S2 przewrócony wraz z podstawą, urwany czujnik CTI3.
Sygnalizacja akustyczna nieuszkodzona – sprawna (akta str.55).
- urządzenia wewnętrzne (przekaźnikownia, siłownia itp.): - nie dotyczy

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

- tor nr 1 szlaku Godętowo – Lębork – bezstylkowy, nawierzchnia 60E1 – rok zabudowania 1987, przytwierdzenie typu „K”, podkłady betonowe typu INBK7 – rok produkcji i zabudowania 1987, podsypka NGT – rok 1987. Tor położony w łuku o R = 1078 m, D = 142 m, h = 100 mm, punkty tłuczeń. NGT – rok 1987. Tor położony w łuku o R = 1078 m, D = 142 m, h = 100 mm, punkty tłuczeń. NGT – rok 1987. Tor położony w łuku o R = 1078 m, D = 142 m, h = 100 mm, punkty tłuczeń. NGT – rok 1987. Charakterystyczne łuki: PKP = 76,756, KKP = 76,896, L = 140 m, KKP = 77,038, PKP = 77,178, L = 140 m. Pomiar toru – EM120 dn.16.08.2010r. pismo nr IZDKN 3 – 5000 1 – 116/10 oraz badanie diagnostyczne wykonane przez IZDKN 1e w dniach 01. + 11.04.2011r. – nr protokołu IZDKN 1e – 5000 11 – 15/11 – zaleceń dotyczących tej lokalizacji brak. Tor uszkodzony na długości 155 m. (akta str.59-105)

3. Pojazdy kolejowe i ich urządzenia (właściciel/dzierżawca, stacja/zakład macierzysty, świadectwo sprawności technicznej, data REV, PO, PK – lokomotywa elektryczna EP07-392, typu 303E, rok budowy-1986,

- posiada świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego Nr T/99/0094, wydane 14.12.1999r. przez Głównego Inspektora Kolejnictwa

ważne bezterminowo,

- posiada świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego Nr BWT1j/02/2009,

wydane 16.01.2009r. przez Komisarza Odbiorczego

ważne do 15.01.2014r., dopuszczalny przebieg 500000 km,

właściciel: PKP Intercity S.A. Zakład Południowy w Katowicach. (akta str.233).

8. Przejazd kolejowy kategorii (wg metryki (akta str.73): C

a) typ urządzeń ssp - SPA1, sygnalizacja świetlna – sygnalizatory drogowe dwukomorowe szt. 2 typu EHZ-77

b) sygnalizacja dźwiękowa – gong

c) widoczność czoła pojazdu kolejowego ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym mierzona z wysokości 1+1,2 m nad osią pasa ruchu drogi:

z 5 m wymagana	660	rzeczywista	1000
z 10 m wymagana	nie dotyczy	rzeczywista	nie dotyczy
z 20 m wymagana	nie dotyczy	rzeczywista	nie dotyczy

d) kąt skrzyżowania (osi drogi z osią toru) – **80°**

e) pochylenie (wzniesienie) toru w kierunku jazdy taboru – **5,09 % / 408 m**

f) widoczność przejazdu z drogi kołowej / dot. Przejazdów zabudowanych lub modernizowanych po 15.01.1999 r. – **>150 m**

g)widoczność przejazdu z drogi kołowej /widoczność główki szyny/-dot. przejazdów zabudowanych lub modernizowanych po dniu 15.01.1999 r. – **nie dotyczy**

h) osygnalizowanie przejazdu od strony toru; - W-6a

i) osygnalizowanie przejazdu od strony drogi: - G -3, A-10, G -1a,b,c, B-20, G-2

j) oznakowanie poziome P-3, P-4 oraz P-12, P-16 – słabo widoczne, wystąpienie ISE Reda do Zarządcy Drog i – pismo ISE6-5003-19/10 z dnia 10.05.2010 r. (akta str.145)

k) stan oświetlenia przejazdu: - elektryczne (zmierzchowe)

l) data ostatniego badania przejazdu (kto dokonał) i wydane zalecenia: 08.04.2011 IZDKN 1e-5003 0-22/2011

IZDKN 1e – bez uwag (akta str.95).

m) natężenie ruchu drogowego – **796,8**, natężenie ruchu kolejowego:- **58 pociągów**, iloczyn ruchu – **46200 z rokiem 2004.**

9. Dane o pociągu lub składzie manewrowym:

a) numer pociągu: - MPEi nr **45102**, rodzaj pociągu- **pasażerski**, przewoźnik – IC

b) relacja: **Katowice - Gdynia** , seria i nr taboru trakcyjnego – **EP07-392**

c) prędkość rozkładowa pociągu – **120 km/h**, prędkość rzeczywista **107 km/h**

d) prędkość składu manewrowego wg Reg. Techn. Stacji – **nie dotyczy**, prędkość rzeczywista- **nie dotyczy**

e) ładunek – **nie dotyczy**

f) oznaczenia na tablicy identyfikacyjnej z wagonu przewożącego towar niebezpieczny: - **nie dotyczy**

g) numer nalepki ostrzegawczej (wg RID) – **nie dotyczy**

h) długość pociągu w metrach: **171,5 m** skład pociągu (ilość wag., seria wag., ustawienie wag. w składzie): 7 wagonów, nr wagonów licząc od czoła pociągu:

1. 5151 20-71 011-3 seria Bou, wagon klasy drugiej, typ 111Ap, Świadectwo Sprawności Technicznej nr BWT1a 90/09 ważne do 23-05-2011 wystawione na przebieg 400 000 km liczone od 25 211 km, Świadectwo typu T/2000/0213
2. 5151 20-70 114-6 seria Bou – wagon klasy drugiej, typ 111Ah, Świadectwo Sprawności Technicznej nr BWT1c 115/09 ważne do 31-01-2011 wystawione na przebieg 400 000 km (zakończone 31-01-2011, przebieg 339 317 km), Świadectwo sprawności Technicznej nr BZK/BZKSW1-009/11 ważne do dnia 30-04-2011, na przebieg 60 683 km, Świadectwo typu T/2000/0213
3. 151 20-70 910-7 seria Bdu - wagon klasy drugiej, typ 111Ah, Świadectwo Sprawności Technicznej nr BWT1k149/09 ważne do 30-09-2011 wystawione na przebieg 400 000 km liczone Świadectwo typu T/2000/0213
4. 5151 19-70 601-5 seria Aou - wagon klasy pierwszej, typ 112Ag, Świadectwo Sprawności Technicznej nr BWT1a 79/09 ważne do 29-12-2011 wystawione na przebieg 400 000 km, Świadectwo typu T/2000/0213,
5. 5151 19-70 531-4 seria Aou - wagon klasy pierwszej, typ 112Ag, Świadectwo Sprawności Technicznej nr BWT1a 79/09 ważne do 30-04-2011 wystawione na przebieg 400 000 km, Świadectwo typu T/2000/0213,
6. 5051 20-78 678-3 seria Bou, wagon klasy drugiej, typ 111Ah, Świadectwo Sprawności Technicznej nr BWT1j 09/11 ważne do 20-01-2013 wystawione na przebieg 400 000 km, Świadectwo typu T/2000/0213

7. 5151 20-70 848-9 seria Bdu - wagon klasy drugiej, typ 111Ah, Świadectwo Sprawności Technicznej nr BWT1f 294/09 ważne do 10-05-2011 wystawione na przebieg 400 000 km, Świadectwo typu T/2000/0213
(akta str.235-252)

- i) masa ogólna pociągu: **393 tony**, rzeczywista masa hamująca pociągu: - **491 ton**
- ii) masa hamująca wymagana pociągu – **420 ton**, masa hamująca rzeczywista – **491 ton**
- iii) procent masy hamującej wymaganej pociągu - **108%** procent masy hamującej rzeczywistej - **124 %**
- iv) wag. z hamulcem wyłączonym: 0, wag. z hamulcem tarcowym: 0
- v) hamulcami) wag. z hamulcami klockowymi ze wstawkami „K”: 0
- vi) nastawianie hamulców **wolnedziałające (G)**, **szymbodziałające (P, O-R, R+Mg)**,
- vii) **szymbodziałające ep(P, pierwsze 5 wag. G)**
- viii) miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca: **stacja Katowice** (akta str.255)
- ix) rewidencja taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:
starszy rewident (akta str.255).
- x) miejsce ostatniej próby uproszczonej: **stacja Okonek**
- xi) rewidencja taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców: **kierownik pociągu**

10. Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie:

- a) wykonawca: **nie dotyczy**
- b) charakter i zakres prac: **nie dotyczy**
- c) wykorzystywane urządzenia przy wykonywaniu prac: **nie dotyczy**
- d) nadzorujący wykonawstwo: **nie dotyczy**

11. 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
[REDACTED]	st. maszynista	IC Gdynia	trzeźwy ✓	28.04.2011 g.10.59	12 godz.
[REDACTED]	kierownik pociągu	IC Gdynia	trzeźwy ✓	28.04.2011 g.13.37	powyżej 12 godz.
[REDACTED]	Konduktor pociągu	IC Gdynia	Nie badano ✓	28.04.2011 g.13.37	powyżej 12 godz.

12. Inne osoby mające związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Stan trzeźwości	Miejsce zamieszkania
[REDACTED]	kierowca pojazdu drogowego	trzeźwy	[REDACTED]

II. STAN POGODY:

pora dnia	dzień	zachmurzenie	brak
Opady	nie było	temperatura	+15°C
Widoczność	dobra	słyszalność	dobra
inne zjawiska	samochód nie jechał pod słońce		

III. AKCJA RATOWNICZA:

1. Uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy (powiadomienie o zdarzeniu):

Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego
Policja w Lęborku	17.34	Dyżurny ruchu	[REDACTED]
Policja w Lęborku	17.37	Pogotowie ratunkowe	Dyspozytor pogotowia
[REDACTED] - dyżurna ruchu	17.36	Pogotowie sieciowe w Sopocie	[REDACTED]
[REDACTED] - dyżurna ruchu	17.40	Naczelnik ISE Reda	[REDACTED]

[REDACTED] - dyżurna ruchu	17.41	Dyspozytor zakładowy	[REDACTED]
[REDACTED] - dyżurna ruchu	17.45	SOK w Gdyni	[REDACTED]

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

Nazwisko i imię, stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	
Świadek zdarzenia	17.29	SPS Lębork	dyspozytor	

Akcja ratownicza rozpoczęta dnia	28.04.2011	od godz. 17.35	
zakończona dnia	29.04.2011	do godz. 18.30	

IV. SKUTKI ZDARZENIA:

1.Ofiary w ludziach	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie	2	Szpital odmówił udzielenia informacji z uwagi na ochronę danych osobowych (pismo nr SPSZOZ/818/2011 z dnia 16.05.2011) (akta str.) ogółem 30	
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	nie było	2	1
c) użytkownicy przejazdów kolejowych	nie było	1	nie było
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	nie było	nie było	nie było
e) inni	nie było	nie było	nie było

2. Ograniczenia w ruchu pociągów				
Przerwa w ruchu pociągów	od dnia, godz.	28.04.2011 17 min 35	do dnia godz.	01.05.2011 22 min 00
Opóźnione pociągi osobowe	ilość pociągów	181	min. opóźnienia	2377
Opóźnione pociągi towarowe	ilość pociągów	1	min. opóźnienia	254
komunikacja zastępca - SKM na odcinku Godętowo - Lębork	od dnia, godz.	28.04.2011 17 min 35	do dnia godz.	01.05.2011 22 min 00
komunikacja zastępca - Intercity na odcinku Bożepole Wielkie - Lębork	od dnia, godz.	28.04.2011 17 min 35	do dnia godz.	01.05.2011 22 min 00
Zamknięcie toru szlakowego Lębork - Godętowo	od dnia, godz.	28.04.2011 17 min 35	do dnia godz.	01.05.2011 22 min 00
wyłączenie napięcia nad torem	od dnia, godz.	28.04.2011 17 min 27	do dnia godz.	01.05.2011 21 min 40

3. Uszkodzenia i zniszczenia		
	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
Tor	Zniszczony tor na długości 155m	190 679,66
Rozjazd	Nie dotyczy	0,00
urządzenia srk	Zniszczeniu uległy: szafa aparatowa, szafa zasilająca srk, szafa zasilająca energetyczna, sygnalizator drogowy.	92 557,50
Elementy sieci trakcyjnej	Zniszczeniu uległa szafa oświetleniowa, 2 słupy trakcyjne, 100 m sieci trakcyjnej, 100 m linii LPN	52 273,32

Pojazdy trakcyjne	zniszczona lokomotywa	11 885 310,21
Wagony osobowe	Zniszczone 5 i uszkodzone 2 wagony	30 176 465,76
Wagony towarowe	Nie dotyczy	0,00
przewożony ładunek	Nie dotyczy	0,00
Środowisko	Nie było	0,00
bagaż podróżnych	Brak danych	0,00
Inne	zniszczony pojazd drogowy wraz z naczepą i ładunkiem straty eksploatacyjne SKM straty eksploatacyjne Intercity	określi ubezpieczyciel 104 753,15 92 429,32

V. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU

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

a) organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,

Dokumentacja techniczno – ruchowa w zakresie prowadzenia ruchu pomiędzy posterunkami ruchu – dziennik ruchu R-146 na st. Lębork (akta str.157) – prowadzona prawidłowo, dziennik rozmów telefonicznych R-138 na stacji Lębork prowadzony prawidłowo (akta str.171).

b) wymagań wobec pracowników kolejowych i ich egzekwowania (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),

Maszynista pociągu [REDACTED] prawo kierowania pojazdem kolejowym nr 011778 ,

Karta znajomości szlaku nr 1052 ważna na rok 2011 , stan psychofizyczny – dobry (zaświadczenie lekarskie z dnia 28.01.2011 r.) ; egzamin okresowy na maszynistę elektrycznych pojazdów trakcyjnych z autoryzacją na EZT ważny do 28.05.2012 r.; wypadek wydarzył się w 11 godzinie jego pracy (akta str.531-558)

Kierownik pociągu [REDACTED] upoważnienie nr B25P50/18/09 , rejestr znajomości odcinków nr 894 55205 , stan psychofizyczny – dobry; egzamin autoryzacyjny na kierownika pociągu na linię nr 202, odcinek Słupsk – Gdańsk w dniu 01.07.2005 r.; egzamin okresowy ważny do 21.04.2014 r.; wypadek wydarzył się w 3 godzinie jego pracy (akta str.559-578)

Konduktor [REDACTED] zaświadczenie lekarskie z dnia 07.04.2011; egzamin autoryzacyjny na stanowisko konduktora w dniu 01.08.2003 r.; wypadek wydarzył się w 3 godzinie jej pracy (akta str.579-590)

Dyżurna ruchu [REDACTED] upoważnienie do wykonywania zawodu nr 942/05 , stan psychofizyczny dobry (zaświadczenie lekarskie z dnia 28.05.2010 r.); egzamin autoryzacyjny na dyżurnego ruchu dysponującego nast. „Lb”-15.09.2005r.; egzamin okresowy ważny do 27.10.2014 r.; wypadek wydarzył się w 11 godzinie jej pracy (akta str.463-494)

Nastawnicza [REDACTED] upoważnienie do wykonywania zawodu nr 950/05, stan psychofizyczny – dobry (zaświadczenie lekarskie z dnia 02.07.2009 r.); egzamin autoryzacyjny na stanowisko nastawniczego nast. Wykonawczej „Lb-1”- 18.02.2008 r.; egzamin okresowy ważny do 25.10.2014 r.; wypadek wydarzył się w 11 godzinie jej pracy (akta str.495-530)

c) procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników,

Ostatnie badanie diagnostyczne przejazdu odbyło się 04.03.2011 r. protokół nr IZATAa/ST-5401-21/11 - bez usterek. Stwierdzono, że stan techniczny przejazdu pozwala na eksploatację bez ograniczeń w ruchu (akta str.123-138).

d) obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu,

Współpraca pomiędzy Zarządcą Infrastruktury a Przewoźnikiem – bez zastrzeżeń

2. Wysłuchania osób związanych ze zdarzeniem i ich podsumowanie:

a) pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami,

- Wysłuchanie maszynisty pociągu nr 45102 p[REDACTED] dnia 25.05.2011

oraz przesłuchanie przez KPP Lębork z dnia 29.04.2011 r. (akta str.597 i 611) ; w dniu 28.04.2011 r. prowadził pociąg pospieszny nr 45102. Zbliżając się do przejazdu kat.C w km 77,061, na wysokości wskaźnika W6a podał sygnał dźwiękowy „bacznosc” i widząc jak z lewej strony na przejazd wjeżdża samochód ciężarowy podał ponownie sygnał „bacznosc” i wdrożył hamowanie. Schował się w maszynowni. Nastąpiło uderzenie. Sam wyszedł z rozbitej lokomotywy. Komisja nie stwierdziła zaniedbań pracowniczych.

- Wysłuchanie kierownika pociągu nr 45102 p. [REDACTED] z dnia 28.05.2011 oraz przesłuchanie przez KPP Lębork z dnia 31.05.2011 r.; w dniu 28.04.2011 r. w poc. Nr 45102 pełnił obowiązki kierownika pociągu. Po wyjeździe ze stacji Lębork zaczął kontrolę biletów, po dokonaniu kontroli 3 przedziałów pierwszego wagonu (za lokomotywą), po około 5 minutach od wyjazdu ze stacji usłyszał długi sygnał „bacznosć”, odczuł gwałtowne hamowanie i uderzenie. W chwili wypadku znajdował się w 4 przedziale pierwszego wagonu. Stracił przytomność. Z rozbitego wagonu został wyniesiony na noszach.
- Przesłuchanie konduktora p. [REDACTED] z dnia 28.04.2011 oraz wysłuchania z dnia 15.06.2011 potwierdzają zeznanie maszynisty i ustalone okoliczności zdarzenia (akta str.601 i 613) ; w dniu 28.04.2011 r. pełniła w poc. Nr 45102 obowiązki konduktora. Po około 5 minutach od wyjazdu ze stacji Lębork usłyszała długi sygnał „bacznosć” po czym nastąpiło nagłe hamowanie i gwałtowne uderzenie. W czasie wypadku znajdowała się w 3 przedziale pierwszego wagonu (za lokomotywą). Po wypadku rozpoczęła ewakuację podróżnych i pomoc rannym. W tym czasie przyjechały wozy straży pożarnej i po około 15 minutach pogotowie ratunkowe.
- Wysłuchania dyżurnej ruchu p. [REDACTED] (akta str. 621) ; w dniu 28.04.2011 r. pełniła obowiązki dyżurnego ruchu dysponującego na nastawni „Lb”. Poc. Nr 45102 odjechał ze stacji o godz. 17²⁴. O godz. 17²⁷ nastąpił zanik napięcia LON oraz na powtarzaczku przejazdu SSP w km 77,061 zgasły wszystkie lampki (czerwona, pomarańczowa i zielona), a po półtorej minucie włączył się dzwonek na tym powtarzaczku. Sprawdziła bezpieczniki na tablicy rozdzielczej nie stwierdzając zmian. Przełączyla przełącznik zasilania na ZE. Po powrocie zasilania kontrolki na powtarzaczku były nadal ciemne. Próbowała skontaktować się z poc. 45102 – bezskutecznie. O godz. 17³⁴ otrzymała informację od policji o wypadku na przejeździe w km 77,061. Komisja nieprawidłowości nie stwierdziła. Zapisy potwierdzają prawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem na stacji Lębork oraz na przejeździe w km 77,061.
- Wysłuchania nastawniczej p. [REDACTED] z dnia 09.05.2011; w dniu 28.04.2011 r. pełniła obowiązki nastawniczego na nastawni wykonawczej „Lb-1”. Pociąg 45102 wyjechał o godz. 17²⁴. Czoło pociągu było sygnalizowane trzema światłami koloru białego, koniec pociągu sygnalizowany był dwoma światłami koloru czerwonego. O godz. 17³⁵ została powiadomiona przez dyżurną dysponującą o wypadku na przejeździe w km 77,061 i o zamknięciu toru szlakowego Lębork – Godętowo. (akta str.619 i 621).
- b) świadków,
 - Przesłuchanie przez KPP Lębork świadka [REDACTED] z dnia 28.04.2011 ; świadek jechał swoim samochodem za samochodem ciężarowym z naczepą wypełnioną paletami w odległości około 30 m. Nie zauważył czy samochód ten zatrzymał się przed przejazdem, natomiast widział jak przejeżdża przez przejazd gdy sygnalizacja była włączona „migało światło czerwone”. W tym czasie od strony Lęborka nadjechał pociąg i uderzył w naczepę. Potwierdza to, że urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej działały prawidłowo. (akta str.617)

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

- systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń
Przejazd kat. C w km 77.061 linii kolejowej nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński w miejscowości Mosty, posiada urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu SPA-1 wraz z urządzeniem powtarzającym, stan i działanie urządzeń sygnalizacji w postaci powtarzaczka typu ERP-4000 zamontowanego u dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „Lb” stacji Lębork. Działanie całego systemu w czasie zaistniałego wydarzenia było prawidłowe. Dokonano nadzwyczajnego badania urządzeń SSP SPA-1 w dniu 28.04.2011 – protokół IZATAm-5401-21/11. W wyniku przeprowadzonego badania diagnostycznego stwierdzono: szafa sterująca S.A. i zasilająca wyrwane z fundamentów i przesunięte około 1 m, przechylone. Szafa zasilająca ZE całkowicie rozbita, kable wyrwane. Szafa narzędziowa wyrwana z fundamentów przesunięta około 5 m, przewrócona. Czujnik CTI3 na przejeździe wyłączający rozbity, nie zlokalizowano. Sygnalizator S2 wyrwany ze stopą, leży przewrócony wraz ze znakiem „stopu” przy szafie zasilającej. Sygnalizator S1 nie zniszczony – przewrócony wraz ze szafą sterującą S.A. rozbite, wyrwane z umocowań i łącz, zasilacze impulsowe ciemny. Urządzenia w szafie sterującej S.A. rozbite, wyrwane z umocowań i łącz, zasilacze impulsowe dysponująca „Lb” – lampki kontrolne na powtarzaczku ERP-4002 ciemne, dzwonek nie dzwoni, wyłączony przez dyżurnego ruchu, po włączeniu dzwoni. Licznik Lu-99838/9 w stanie połowicznym, a Lw-00879. Wniosek – urządzenia na przejeździe nie nadają się do dalszej eksploatacji. (akta str.71).
- oraz w dniu 29.04.2011 r. protokół oględzin urządzeń zrk: stwierdzono, sygnalizator drogowy S2 wraz z sygnalizowaniem drogowym B20,G3, szafa zasilająca SZ, szafa aparatowa SA, szafa SD przemieszczone i zerwane z fundamentów. Sygnalizator S1 wraz z urządzeniem akustycznym i sygnalizowaniem drogowym B20 i G3 w stanie nienaruszonym. Znaki drogowe A10, G1a, G1b i G1c z

obu stron przejazdu w komplecie zgodne z metryką przejazdu. Zerwane połączenia kablowe pomiędzy szafami, czujnik CT13 zerwany z umocowań, wyrwane kable zasilające i wyrwana głowica TKD kabla przesyłania sygnału do powtarzacza stanu przejazdu. Szafa aparatowa wewnętrz - urządzenia MER w panelu rozmieszczone zgodnie z dokumentacją; panel wpięty ze stojaka. Szafa zasilająca - zasilacze i akumulatory z pozrywanymi połączeniami. Sygnalizator S1 - puszka kablowa w stanie nienaruszonym, po otwarciu pokrywy połączenia wykonane zgodnie z dokumentacją. Przeprowadzono sprawdzenie funkcjonowania obwodu żarówek w komorach sygnalizatora i urządzenia akustycznego przez wpięcie przewodów w puszcze i podłączenie do akumulatora o napięciu 12 V; działanie sygnalizatora prawidłowe. Widoczność wyświetlonych sygnałów z drogi z kierunku jazdy pojazdu drogowego, który uległ zdarzeniu, z odległości 100 m dobra, urządzenie akustyczne działało prawidłowo i jest słyszalne sygnałem tonowym z odległości 30 m. Na podstawie sprawdzania urządzeń i dokumentacji rejestrującej awaryjność, określa się działanie urządzeń jako bezawaryjne. (akta str.55)

- b) zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z poj. kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu np. EBILOK, OSA),
Analiza taśmy prędkościomierza lokomotywy EP07-392 (akta str.271)
Świadczy o rozpoczęciu hamowania przy prędkości 107 km/h (rozkładowa prędkość 120km/h) o godz.17.28 po czym następuje rozłączenie jazdy prądowej i praktycznie zapis się kończy.
Z wysłuchania maszynisty p. [red] wynika, że podał sygnał „Baczność” przy wskaźniku W6a, oraz powtórzył go przed przejazdem (akta str.269).

c) toru i rozjazdów, nie dotyczy

d) pozostałych elementów infrastruktury kolejowej,

Dnia 08.04.2011 r. dokonano sprawdzenia stanu technicznego osygnalizowania i oznakowania przejazdu (akta str.97) od strony toru jak i drogi. Oznakowanie od strony drogi – G-3, A10, G-2, G-1a,b,c, B-20, od strony toru W-6a – bez uwag.

Oznakowanie poziome P-12, P-16, P-3, P-4 – słabo widoczne

ISE Reda poinformowała Zarządcę Drogi o konieczności odnowienia oznakowania poziomego (akta str.145) Zarządcę Drogi Powiatowej poinformował o odnowieniu oznakowań poziomych w dniu 26.05.2011 r. (akta str.115) Zakład Linii Kolejowych w Gdyni występował od 2008 roku do Zarządcy Dróg Powiatowych w Lęborku o dokonaniu pomiarów natężenia ruchu pojazdów drogowych na drodze powiatowej nr 1329G w km 3+820 (przejazd kolejowy m. Mosty); (pismo nr IZDKm-5003-53/08 z dnia 16.06.2008, pismo nr IZDKm-5003-95/09 z dnia 22.09.2009, pismo IZDKm-5003-20/10 z dnia 17.12.2010, pismo nr ISE6-5003-08/11 z dnia 02.05.2011). (akta str.139-146)

e) urządzeń łączności radiowej i przewodowej,

Radiołączność sprawną (akta str.205)

f) pojazdów kolejowych.

Lokomotywa sprawną. (akta str.233)

- przebieg kilometrów w chwili wypadku 176553 km,

- ostatni przegląd okresowy pojazdu wykonano 28.03.2011r. w Krakowie

- ostatni przegląd kontrolny pojazdu wykonano 26.04.2011r. w Gdyni.

Wagony w stanie dobrym, dopuszczone do jazdy (akta str.235-252).

4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

a) środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji,

Zapisy w dzienniku ruchu R-146 i dzienniku rozmów telefonicznych R-138 prowadzone prawidłowo (akta str.157 i 171).

b) wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów,

Bez uwag, kserokopia z Dziennika telefonicznego R-138 okręgu „Lb” stacji Lębork (akta str.171).

c) środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia.

Tor szlakowy od stacji Godętowo do stacji Lębork zamknięty od godz. 17 min. 35 do dnia 01.05.2011 do godz. 22 min. 00 (akta str.157, 161 i 207).

5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:

a) czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu,

Maszynista lokomotywy [red] był w 11 godzinie pracy (akta str.557).

Kierownik pociągu [red] w 3 godzinie pracy (akta str.577).

Konduktor [red] była w 3 godzinie pracy (akta str.587).

- Dyżurna ruchu [REDACTED] była w 11 godzinie pracy (akta str.493).
Nastawnicza [REDACTED] była w 11 godzinie pracy (akta str.529).
- b) stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia, bez uwagi - stan maszynisty po badaniu przez policję – trzeźwy (akta str.162).
- c) warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem, - nie dotyczy
- d. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. – nie zachodziła potrzeba

VI. USTALENIENIA KOMISJI KOLEJOWEJ

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

W dniu 07.08.2009 r o godz. 09 min 05 ze stacji Godętowo odjechał pociąg SKM nr 801 relacji Gdynia Główna – Lębork prowadzony elektrycznym zespołem trakcyjnym serii EN 71 – 048 (SKM Trójmiasto Sp. z o.o.) przez maszynistę [REDACTED] (SKM Trójmiasto) i kierownika pociągu [REDACTED] (SKM Trójmiasto). Zbliżając się do przejazdu kat. C w km 77,061 na wysokości wskaźnika W-6a maszynista podał sygnał „Baczność”. Maszynista zauważył stojący przed przejazdem z lewej strony toru (patrząc w kierunku jazdy) zespół pojazdów składający się z ciągnika siodłowego i naczepy cysterny. Kiedy z prawej strony przejazdu samochód osobowy wjechał na przejazd, podobnie zachował się kierowca ciągnika siodłowego, też wjechał na przejazd. Maszynista powtórzył sygnał „Baczność” i włączył nagle hamowanie. Pociąg uderzył czołem z prawej strony kabiny (po stronie maszynisty) w tył cysterny. W wyniku uderzenia doszło do rozszczelnienia cysterny i wycieku oleju napędowego oraz uszkodzenia zespołu trakcyjnego – uszkodzone poszycie pudła oraz urządzenia w kabini maszynisty. Zespół pojazdów składający się z ciągnika siodłowego marki „Volvo” nr rejestracyjnym WP 62393 i naczepy cysterny LAG o nr rejestracyjnym WP 3190C (właściciel „Orlen Transport” S.A), kierowany przez [REDACTED]

W wyniku zdarzenia nikt nie doznał obrażeń, nikt z pasażerów nie zgłosił uszczerbku na zdrowiu, w pociągu znajdowało się 80 pasażerów. Przyczyną bezpośrednią było wymuszenie pierwszeństwa przejazdu przez kierującego pojazdem Samochodowym. Przyczyną pośrednią było nie zachowanie ostrożności podczas przejazdu przez przejazd kolejowy przez kierującego samochodem osobowym.

2.Przebieg zdarzenia ((opis dynamiki zdarzenia, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływanie na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ na przebieg i skutki czynnika ludzkiego):

Dnia 28.04.2011 o godzinie 17:24 ze stacji Lębork odjechał pociąg pośpieszny MPEi nr 45102 relacji Katowice – Gdynia Główna. Pociąg prowadzony był lokomotywą EP07-392 kabiną „A” IC Zakład Południowy, posiada świadectwo sprawności technicznej nr BWT1j/02/2009 ważne do dnia 15.01.2014r na przebieg 500 000km, maszynista IC [REDACTED] kierownik pociągu [REDACTED] konduktor pociągu IC [REDACTED]. Pociąg zestawiony był z 7 wagonów długości 175 m, masa ogólna 350 t, masa hamująca, wymagany 108 %, procent rzeczywistej masy hamującej 124%. Na wysokości wskaźnika W6a w km 77,896 podczas zbliżania się do przejazdu kat. „C” w km 77,061 maszynista podał sygnał Rp1 „Baczność”.

Maszynista p. [REDACTED] zauważył zbliżający się ciągnik siodłowy z naczepą będąc w odległości około 1,5 km przed przejazdem. Kierowca samochodu zatrzymał się przed przejazdem, a kiedy pociąg był w odległości około 100 m od przejazdu, samochód ruszył na przejazd.

Widząc na przejeździe samochód podał sygnał „Baczność” i wdrożył hamowanie uderzając z prędkością 107 km/h w naczepę o numerze rejestracyjnym GDA E629 samochodu SCANIA numer rejestracyjny GDA 86MV załadowanej cegłą „MAX” kierowanym przez [REDACTED] zamieszkały [REDACTED] właściciel: [REDACTED]

W wyniku zdarzenia: samochód SCANIA został odrzucony na prawe pobocze torowiska patrząc w kierunku jazdy pociągu. Pudło lokomotywowe znajdowało się po prawej stronie torowiska patrząc zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu w odległości 7,6 metra od skrajnej szyny, około 90 metrów od miejsca zdarzenia i obrócone o 180°, wózek spod kabiny „A” znajdował się przed pudłem lokomotywą w odległości około 10 metrów natomiast wózek spod kabiny „B” znajdował się za pudłem lokomotywą w odległości około 25 metrów. Za przejazdem w odległości około 30 metrów od osi przejazdu stał nie wykolejony wagon nr 5151 2070848-9 będący jako ostatni w składzie pociągu z włączonymi sygnałami PC-5, za nim nie wykolejony wagon nr 5051 2078678-3, następnie stał nie wykolejony wagon nr 5151 1970531-4, wagon 4-ty nr 5151 1970601-5 z wózkiem „A” wykolejonym, wózek „B” wyrwany z czopu

skrętu leżał obok wagonu, wagon 5-ty nr 5151 2070910-7 wykolejony i obrócony o 45° do osi toru, wózek „A” i „B” wyrwane z czopu skrętu i leżały obok wagonu jeden z prawej a drugi z lewej strony wagonu patrząc zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu, wagon 6-ty nr 5151 2070114-6 wykolejony i obrócony o 90° do osi toru, wózek „B” znajdował się pomiędzy wagonem piątym i szóstym licząc od końca składu pociągu, wózek „A” kompletnie rozbity wózek „B” znajdował się na terenie składu opałowego przysypyany miałem węglowym, wagon 7-my nr 5151 2071011-3 wykolejony całkowicie zmiażdżony.

Urządzenia zrk na przejeździe typu SPA1 zostały zniszczone, rozbita całkowicie szafa SD, w szafie SZ zostały wyrwane z okablowania akumulatory sztuk 4 i zasilacze sztuk 2, w szafie SA uszkodzone zostały elementy sterowania, sygnalizator S2 przewrócony wraz z podstawą, urwany czujnik CTI3. Tor uszkodzony został na długości 155m. Zerwana została sieć trakcyjna na długości 100 m oraz linia LPN na długości 100 m. Zniszczone zostały 2 słupy trakcyjne.

W wyniku wypadku śmierć na miejscu poniosły 2 osoby, a 30 osób zostało rannych.

W wyniku wypadku śmierć na miejscu poniosły 3 osoby, a jedna z nich po skróceniu czasu życia zmarła w szpitalu. Wszystko wskazuje, że jedynie jedna z tych osób była kierowcą samochodu, który uderzył w drzewo. Wszystkie osoby, które zginęły na miejscu, miały znaczące obrażenia krzepiące.

W chwili wypadku widzialność była dobra. Samochód nie jechał pod żadnym wpływem.

Warunki pogodowe były dobre i nie miały wpływu na zaistniały wypadek. W czasie przejazdu zarówno od strony toru jak i drogi było prawidłowe.

Badanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejeździe jak i urządzeń powtarzacza na stacji "Loborki" wykazały, że sygnalizacja na przejeździe była włączona i

nastawni dysponującej „Lb” na stacji Łebork wykazałły, że sygnalizacja na przejazdzie była właściwie działała prawidłowo. Kierowca wjechał na przejazd pomimo sprawnie działającej sygnalizacji.

3. Przyczyny zdarzenia:

bezpośrednia: - wjechanie pojazdu drogowego na przejazd pod nadjezdżający pociąg

pierwotna - niezatrzymanie się pojazdu drogowego w miejscu wyznaczonym na czas przejazdu pociągu przy sprawnie działającej sygnalizacji świetlnej, akustycznej oraz przed znakiem B-20 „STOP”.

pośrednia - brak realizacji zmiany kategorii przejazdu z „C” do „B” po komisjnym zakwalifikowaniu przejazdu w dniu 17.03.2010 r.

Zakład Linii Kolejowych w Gdyni wystąpił do PLK S.A. Biuro Automatyki i Telekomunikacji z wnioskiem o przebudowę urządzeń na przejeździe w km 77,061 w celu zwiększenia bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego w związku z licznymi zdarzeniami drogowymi na drodze z Gdańskiego do Łeby w dniu 02.12.2009 r. pismo nr IZATA-5420-33/09 (akta str 717). Biuro Automatyki PLK S.A. przesłało pismo nr IAT4a-5404-08/2010 z dnia 01.03.2010 r. w którym powiadamia ZLK Gdynia o ujęciu w zadaniach rzeczowych do wykonania w 2010 r. budowy urządzeń kat.”B” na przejeździe w km 77,061. Inwestycja nie została zrealizowana z powodu braku środków finansowych. W dniu 26.05.2011 r. ZLK Gdynia przesłał do PKP PLK S.A. Biuro Automatyki i Telekomunikacji kolejny wniosek inwestycyjny na budowę urządzeń SSP kategorii „B” na przejazd w km 77,061 linii 202.(akta str 747).

4. Kategoria zdarzenia:

A-20

5. Innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia: komisja kolejowa stwierdziła nieczytelne oznakowania drogowe poziome P-12, P-16, P-3 i P-4. Poleciła wystąpić do zarządcy drogi o ich odnowienie. (akta str 25).

WYKROTKI ZABADCZE (zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub

SRODKI ZARADCZE (ZM.)

W trakcie swojej pracy komisja otrzymała informację z Zarządu dróg Powiatowych w Lęborku o przeprowadzonym pomiarze natężenia ruchu drogowego na przejeździe w km 77,061 w dniu 26.05.2011, pismo nr ZDP-16r-5431/2/11 (akta str.149). Pomiar wykonany był na podstawie zalecenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z dnia 23.05.2011 r. pismo nr PKBWK-076-122/RL/R/11 (akta str.147). W dniu 09.06.2011 r. została powołana komisja, która zakwalifikowała przejazd do kategorii „B” w celu wyrostrom natężenia ruchu drogowego. (akta str.151-154).

związku ze wzrostem natężenia ruchu drogowego. (aktu. st. 151-154). Aktualna wartość iloczynu ruchu wynosi 370 904,4. Składa się na to natężenie ruchu drogowego wynoszące 5 067 oraz natężenie ruchu kolejowego wynoszące 61.

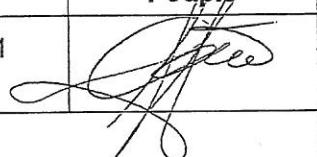
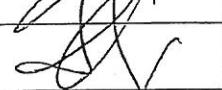
Po odbudowie urządzeń zrk (typu SPA2a) na przejeździe komisja odbioru technicznego w dniu 03.06.2011 r. protokół nr IZKA1-54700-16a/11 (akta str 111) dopuściła urządzenia do eksploatacji, lecz z uwagi na niespełnianie wymagań dla kategorii „C”- iloczyn ruchu powyżej 50 000 – do czasu wybudowania urządzeń dla kategorii „B” wprowadziła ograniczenie prędkości pociągów do 20 km/h. Osygnalizowano zgodnie z instrukcją le-1 (E-1).

Komisja zaleca zarządcy infrastruktury jak najszybsze wybudowanie urządzeń jak dla kategorii „B” na tym przejeździe wraz z monitoringiem oraz rejestracją zdarzeń i podglądem na nastawni „Lb” i podglądem w KPP Lębork zgodnie z uzgodnieniami komisji przejazdowej z dnia 09.06.2011 r. (akta str 153).

POZOSTAŁE USTALENIA:

Straty wynikłe w skutek wypadku wyegzekwowane zostaną we własnym zakresie przez wszystkich zainteresowanych od ubezpieczyciela: Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. nr polisy ciągnika INT 497890, Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A. WARTA nr polisy naczepy 90061 4809337 oraz PZU S.A. nr polisy przewoźnika OCP 0000457.

PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

	Imię nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący	Zdzisław Stanisz	30.08.2011	
Członkowie:			
1	Kazimierz Pytel	30.08.2011	
2	Jerzy Schodowski	30.08.2011	
3	Roman Hebel	30.08.2011	
4	Adam Schimmelpfennig	30.08.2011	
5	Bolesław Piotrowski	30.08.2011	