

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

sporządzony dnia 14 grudnia 2011 roku w Warszawie w związku ze zdarzeniem kategorii A – 08 zaistniałym w dniu 26 lipca 2011 o godz. 22:10 na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie w kilometrze 2,728 obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze przez komisję zakładową w składzie:

Andrzej Rodzik	przewodniczący	– członek doraźny Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych
Sławomir Brożyński	członek	– naczelnik działu PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
Stefan Sikora	członek	– st. specjalista DB Schenker Rail Polska S. A.
Ryszard Szmyczyk	członek	– st. specjalista DB Schenker Rail Polska S. A.

Zmiany lub uzupełnienia w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania (wg postanowień §10 ust 3 i 4, § 11, § 12, oraz § 13 ust 1 Rozporządzenia MT z dnia 30 kwietnia 2007r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych):

Przewodniczącym komisji od dnia 26 lipca 2011 roku do dnia 09 sierpnia 2011 roku był Stefan Sikora powołany decyzją nr BS/247/07/2011 z dnia 29 lipca 2011 roku z DB Schenker Rail Polska S. A.

Od dnia 10 sierpnia 2011 roku powołano na przewodniczącego Andrzeja Rodzika - członka doraźnego PKBWK pismem nr PKBWK-076-202/RL/11 z dnia 09.08.2011 roku

OPIS STANU FAKTYCZNEGO MIEJSCA ZDARZENIA STWIERDZONY PRZEZ KOMISJĘ:

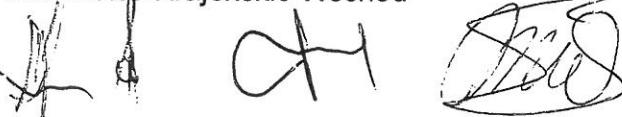
a) Opis zdarzenia, z podaniem daty, dokładnego czasu i miejsca:

Dnia 26.07.2011 r. o godz. 20.02 ze Stacji Strzelce Krajeńskie Wschód wyjechał do obsługi punktu wyładunkowego urządzonego w km 2,610 – 2,850 na linii 426 pociąg nr 8805 prowadzony lokomotywą BR232-189 (świadczenie sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr 05 / 08 ważne na przebieg 168 000 km liczonych od 00081. Brak wskazania daty ważności) przez maszynistę ██████████ i ustawiacza ██████████ (DB Schenker Rail Polska S.A.), ciągnący siedem wagonów serii Eaos, brutto pociągu 549 ton, waga ładunku 393 tony dł. pociągu 98 m. Wymagany % masy hamującej 55%, wymagana masa hamująca wynosi 302 tony. Rzeczywista masa hamująca 358 ton. Stanowi to 65% masy ogólnej składu pociągu. Wyjazd pociągu nr 8805 nastąpił na podstawie rozkazu pisemnego S nr 231/478.

O godz. 22.10 nastawniczy SKW 1 ██████████ zgłosił dyżurnemu ruchu dysponującemu SKW ██████████, że wagony od pociągu nr 8805, same bez lokomotyw, z punktu wyładunkowego urządzonego w km 2,610 – 2,850 na linii 426 wjechały z dużą prędkością na przejazd kat. A w km 268,496 linii 203 w stacji Strzelce Krajeńskie Wschód i tor stacyjny nr 21 uderzając w koźl oporowy, który uległ zniszczeniu, a następnie wbiły się w budynek stacyjny. W momencie, gdy zobaczył je nie miał szansy nic zrobić, aby je zatrzymać. Z uwagi na układ torowy i układ rozjazdu nr 18, wagonów nie można było skierować na inny tor.

Lokomotywa pociągu nr 8805 BR232-189 pozostała na punkcie wyładunkowym bez obsady. Czoło lokomotywy znajdowało się w km 2,749.

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód



Pierwszy wagon, pchany przez 3 późne i trzy ładowne wagony, patrząc w kierunku zbiegania, zniszczył kozioł oporowy, potrącił znajdującą się w pobliżu niego 18 letnią dziewczynę, która zmarła dnia następnego w szpitalu w wyniku odniesionych obrażeń, całkowicie zniszczyły budynki gospodarcze oraz budynek mieszkalny przylegający do budynku stacyjnego i wjechał w pomieszczenie mieszkalne, zabijając kobietę i mężczyznę. Zatrzymał się w odległości około 1,5 m od ściany wewnętrznej poczekalni. Strop pomieszczenia mieszkalnego i poczekalni w budynku stacyjnym został uniesiony przez wagon i uszkodzony. Belki stropowe opierały się na pudle wagonowym. Pod ostońcę jego wjechał wagon drugi, uszkadzając czołownicę i burtę czołową. Pod jego czołownicę podjechał wagon trzeci rozbijając burtę czołową tak, że wagon drugi znalazł się w pudle wagonu trzeciego. Czwarty wykolejony wagon znajduje się w miejscu kozła oporowego zazderzakowany z wagonem trzecim. Piąty, ładowny jako pierwszy ładowny w składzie, wykolejony pierwszym wózkiem zazderzakowany z wagonem czwartym. Drugi wózek nie wykolejony stoi na torze 21. Pozostałe dwa, ładowne wagony połączone sprzęgami hamulcowym i cięgowym pomiędzy sobą i z wagonem piątym. Bez widocznych uszkodzeń.

Wg opisu taśmy o godz. 20.06 poc. 8805 wyjechał z toru 21 w kierunku punktu wyładunkowego urządzonego w km 2,610 – 2,850 linii nr 426. Po przejechaniu 2567 m o godz. 20:13:27 zatrzymał się na punkcie. Do rozładunku wagonów przystąpili pracownicy firmy PPHU ██████████ systemem mechanicznym. Operatorem koparki typu SENNEBOGEN 821by███████████. Podczas wyładunku trzech pierwszych wagonów nastąpiła podmiana drużyny pociągowej. Do pracy przybyli: ██████████ posiadający uprawnienia maszynisty, rewidenta taboru oraz ustawiacza (nie zapoznany z regulaminem prowadzenia ruchu) oraz ██████████ posiadający uprawnienia maszynisty, rewidenta taboru (zapoznany z regulaminem prowadzenia ruchu). Rozładunek wagonów następował po kolej, od końca składu pociągu. Drużyna pociągowa podpychała wagony zgodnie z potrzebami wyładowujących. W trakcie wyładunku czwartego wagonu nastąpiła awaria koparki (nie mogła się obracać) i czerpak utknął nad wagonem w skrajni wagonów. Operator przystąpił do naprawy. Po chwili udało mu się uruchomić. Ale po wykonaniu obrotu o 180 ° koparka ponownie nie działała. Drużyna pociągowa widząc to zeszła z lokomotyw i przeprowadziła rozmowę z operatorem koparki, uzgadniając przerwanie rozładunku i dokończenie go rano dnia następnego. Drużyna pociągowa dostała od operatora koparki nr telefonu do kontaktu w celu dokończenia prac rozładunkowych w dniu następnym. Drużyna pociągowa udała się na lokomotywę, zabezpieczyła skład pociągu przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie składu wagonów hamulcem zespolonym oraz dwoma hamulcami ręcznymi lokomotyw w kabinie 1 i 2 i hamulcem pomocniczym. W porozumieniu z dyspozytorem DB Schenker Rail Polska S. A. udała się do hotelu.

Po wystąpieniu usterki koparki, operator koparki przedzwonił do swego szefa i poinformował go o awarii. Szef na miejsce zdarzenia wysłał swego syna ██████████. Przybył on już po odjeździe drużyny pociągowej. Przystąpił do naprawy. Po manipulacji przy przekaźnikach i wężach ciśnieniowych koparka zaczęła działać. Postanowili sami, bez udziału drużyny pociągowej kontynuować rozładunek.

Dla kontynuacji rozładunku należało przesunąć skład. Podjęli próbę przestawienia składu wagonów wraz z lokomotywą za pomocą wysięgnika koparki. Nie dało to efektów. Postanowili odluzować za pomocą odlużniaczy hamulce. Po wyluzowaniu hamulców we wszystkich wagonach ponownie podjęli próbę przesunięcia składu wagonów wraz z lokomotywą. Znowu się nie powiodło. Postanowili rozłączyć skład wagonów od lokomotyw. Ze względu na naprężony sprzęt śrubowy nie mogli zrzucić pałaka z haka. Postanowili docisnąć skład wagonów do lokomotyw za pomocą koparki. To poskutkowało. ██████████ wraz z pracownikiem sprzątającym wagony po wyładunku ██████████ rozłączyli sprzęt cięgowy i powietrny. Podczas przepychania wysięgnikiem koparki odłączonych wagonów, wagony te zaczęły niekontrolowane staczać się po spadku w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Próby zatrzymania ich poprzez operatora koparki za pomocą chwytania czerpakiem koparki za berty wagonów i za zderzaki, nie dały oczekiwanych rezultatów. Koparka

466 – 7, 31 80 5928 350 – 3, 31 80 542 5521 – 7, 31 80 542 5385 – 7, 31 80 592 8367 – 7.

- 12) masa ogólna pociągu: **549 t (masa ogólna zbiegającego taboru 325 ton po rozładunku 4 wagonów)**, rzeczywista masa hamująca pociągu: **358 t**.
- 13) masa hamująca wymagana dla pociągu **55% - 302 t**, masa hamująca rzeczywista **358 t**.
- 14) procent masy hamującej wymaganej pociągu **55%**, co stanowi **65%** masy hamującej rzeczywistej;
- 15) wag. z hamulcem wyłączonym: **nie było**, wag. z hamulcem tarczowym: **nie było**, wag. z hamulcami klockowymi ze wstawkami „K”: - **nie było. Zbiegające wagony, z uwagą na wyluzowanie odlużniaczami ręcznymi, nie hamowały.**
- 16) nastawianie hamulców wolnodziałające (G), szybkodziałające (P, R, R+Mg), szybkodziałające (P, pierwsze 5 wag. G), ręczne*) nastawienie hamulców
31 80 5949 635 – 2 w pociągu G, zbiegając G, włączony, próżny,
31 80 5425 383 – 2 w pociągu G, zbiegając G, włączony, ładowny,
31 80 5928 466 – 7 w pociągu G, zbiegając P, położenie pośrednie pomiędzy włączony – wyłączony, próżny,
31 80 5928 350 – 3 w pociągu G, zbiegając G, włączony, próżny,
31 80 542 5521 – 7 w pociągu G, zbiegając P, włączony, ładowny,
31 80 542 5385 – 7 brak danych,
31 80 592 8367 – 7 w pociągu G, zbiegając P, włączony, próżny.
- 17) miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca: **nie wykonano.**
- 18) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców: ---
- 19) miejsce ostatniej próby uproszczonej: **Strzelce Krajeńskie Wschód.**
- 20) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:

— **infrastruktura kolejowa i system sygnalizacji, w szczególności typy nawierzchni, rozjazdów, urządzeń, sygnalizacji:**

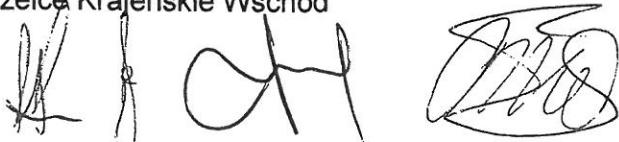
- 1) Tory, rozjazdy, budowle inżynieryjne: (*rok zabudowania, typ, rodzaj przytwierdzenia, parametry toru, parametry torowiska, ostatnie pomiary, (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne*):

Linia Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie kategorii 3, jednotorowa. Tor klasyczny. Szyny S-49, rok produkcji 1955 – 1964 i 1973, surowe. Podkłydy drewniane i betonowe (rok produkcji 1974 – 1985). Dopuszczalny nacisk osi wagonu – 20 ton. Prędkość maksymalna dla poc. Towarowych – 40 km/h. W km 3,100 zabudowany prowizoryczny koziół oporowy. W torze 21 st. Strzelce Krajeńskie Wschód wbudowany rozjazd nr 18 Rz S-49, 1:9, 190 P S SS 81/90.

Przejazdy kolejowe na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód – km 3,100 usytuowane w km

- 0,274 kat. A;
- 0,596 kat. D;
- 1,478 kat. D;

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód



- 2,168 kat. D;
- 2,605 kat. F.

Usytuowanie zsypów w km 1,500 – 2,100 z lewej strony toru i w km 2,610 – 2,850 z prawej strony toru.

Ukształtowanie profilu linii 426 na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100:

Lp.	Ukształtowanie linii	Kierunek jazdy	Kilometracja		%	Uwagi
1	spadek	N	0,000	0,075	4,0	
2	poziom	N	0,075	0,300	0	
3	wzniesienie	N	0,300	0,425	12	
4	wzniesienie	N	0,425	0,615	16	
5	wzniesienie	N	0,615	0,725	10,0	
6	wzniesienie	N	0,725	1,085	12,8	
7	poziom	N	1,085	1,250	0	
8	wzniesienie	N	1,250	1,350	3,2	
9	wzniesienie	N	1,350	1,600	11,4	
10	wzniesienie	N	1,600	2,050	2,4	
11	wzniesienie	N	2,050	2,800	12,2	
12	wzniesienie	N	2,800	3,100	13,0	

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

- na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza itp. stan zamknięć i plomb): na nastawni wykonawczej SKW-1 zabudowane urządzenia mechaniczne, scentralizowane. Na ławie nastawczej dźwignia rozjazdu nr 18 w położeniu przełożonym (-). Obsługa rogatek na przejeździe kat. A w km 0,274.
- na gruncie: Na linii 426 od km 0,050 do km 3,100 brak sygnalizatorów.
- urządzenia wewnętrzne: (*przekaźnikownia, siłownia*): nie dotyczy.

— stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej:(ostatni przegląd, (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne): podczas przeglądu PK lokomotywy BR 282 189 w dniu 18.07.2011 roku dokonano sprawdzenia urządzeń radiołączności oraz urządzenia radiostop w Dziale Utrzymania Taboru UTB DB Schenker Rail Tabor S. A.

Urządzenia radiołączności na nastawni SKW „RADMOR - 3036” sprawne. Przegląd okresowy dokonano dnia 14.06.2011 przez montera Janika z LZR Łódź.

— prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie:

- 1) wykonawca: [redacted]
- 2) charakter i zakres prac: **rozładunek mechaniczny koparką kruszywa z wagonów węglarek serii Eaos na wskazane miejsce, ze względu na granulację kruszywa**

przechylała się i mogła się przewrócić. Dlatego przerwał te próby. Manipulacja dźwigniami przestawczymi nie dało także skutku, gdyż hamulce wagonów były wyluzowane.

Zbiegające wagony miały masę ogólną 325 tony.

b) Opis zdarzenia:

- pracownicy kolejowi, podwykonawcy biorący udział w zdarzeniu w nim udział oraz inne osoby i świadkowie:

Pracownicy kolejowi mający związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Zakład pracy	Stan trzeźwości	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Ilość godz. wypoczynku przed rozpoczęciem pracy
[redacted]	Dyżurny Ruchu	IZ Zielona Góra	0,0	17.25	24 godziny
[redacted]	Nastawniczy	IZ Zielona Góra	0,0	17.25	24 godziny
[redacted]	Rewident	DB Schenker Rail Polska S. A.	0,0	Podjęta praca o godz. 21.00 bez udokumentowania	22 godziny
[redacted]	Maszynista	DB Schenker Rail Polska S. A.	0,0	Podjęta praca o godz. 21.00 bez udokumentowania	22 godziny
[redacted]	Ustawiacz	DB Schenker Rail Polska S. A.	0,0	7.00	84 godziny
[redacted]	Maszynista	DB Schenker Rail Polska S. A.	0,0	7.00	61 godzin

Inne osoby mające związek z wydarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Zakład pracy	Stan trzeźwości
[redacted]	Operator koparki	PPHU Leon Tołkacz	Nie badany bezpośrednio po zdarzeniu
[redacted]	syn właściciela firmy	PPHU Leon Tołkacz	Nie badany bezpośrednio po zdarzeniu
[redacted]	Pracownik fizyczny	PPHU Leon Tołkacz	Nie badany bezpośrednio po zdarzeniu

Ofiary zdarzenia:

Nazwisko i imię	Data urodzenia	Stwierdzenie zgonu	Uwagi
[redacted]	19.05.1993	27.07.2011	Zmarła po przewiezieniu do szpitala
[redacted]	15.03.1936	27.07.2011 godz. 22.20	zginęła na miejscu zdarzenia
[redacted]	15.01.1951	27.07.2011 godz. 22.25	zginął na miejscu zdarzenia

— pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu:

- 1) numer pociągu **8805** przewoźnik **DB Schenker Rail Polska S.A.**
- 2) relacja: **Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100** seria i nr taboru trakcyjnego **BR232-189**
- 3) właściciel/dzierżawca **DB Schenker Rail Deutschland AG / DB Schenker Rail Polska S. A.**
- 4) świadectwo sprawności technicznej dla pociągu/pojazdu
 - a) lokomotywa BR232-189 - 05/08 ważne na przebieg 168 000 km liczonych od 00081, km z dnia 01.10.2008. Przebieg w momencie wypadku 92 043 km. Urządzenia czujności: SHP, czuwak aktywny sprawne. Urządzenia radiołączności PYRYLANDIA F-747 sprawne, manipulator 0281 OF oraz 0117 OH przekazane do ekspertyzy i odczytu historii zdarzeń do serwisu technicznego firmy PYRYLANDIA w Warszawie.
 - b) Wagon nr 31 80 5949 635 – 2 data ostatniej rewizji 2006.09.08, ważna na okres 6 lat, przebieg 13 149 km.
 - c) Wagon nr 31 80 5425 383 – 2 data ostatniej rewizji 2007.10.04, ważna na okres 6 lat, przebieg 13 035 km,
 - d) Wagon nr 31 80 5928 466 – 7 data ostatniej rewizji 2007.08.30, ważna na okres 6 lat, przebieg 22 827 km,
 - e) Wagon nr 31 80 5928 350 – 3 data ostatniej rewizji 2007.12.27, ważna na okres 6 lat, przebieg 18 809 km,
 - f) Wagon nr 31 80 542 5521 – 7 data ostatniej rewizji 2010.12.13, ważna na okres 6 lat, przebieg 16 202 km,
 - g) Wagon nr 31 80 542 5385 – 7 data ostatniej rewizji 2007.05.08, ważna na okres 6 lat, przebieg 14 161 km,
 - h) Wagon nr 31 80 592 8367 – 7 data ostatniej rewizji 2008.02.27, ważna na okres 6 lat, przebieg 17 796 km.
- 5) data REV 09 kwietnia 2008 roku, data PO 18.05.2011 roku przez Dział Utrzymania Taboru UTB DB Schenker Rail Tabor S. A., data PK 18 lipca 2011 roku przez Dział Utrzymania Taboru UTB DB Schenker Rail Tabor S. A.
- 6) prędkość rozkładowa pociągu 20 km/h prędkość rzeczywista - **nie ustalono prędkości zbiegających wagonów.**
- 7) prędkość składu manewrowego wg Reg. Techn. Stacji ~~do~~ nie dotyczy prędkość rzeczywista: **nie dotyczy**.
- 8) ładunek: **kruszywo.**
- 9) oznaczenia na tablicy identyfikacyjnej z wagonu przewożącego towar niebezpieczny: **nie dotyczy.**
- 10) numer nalepki ostrzegawczej (wg. RID): **nie dotyczy.**
- 11) długość pociągu w metrach: **98 m**, skład pociągu (ilość wag. 7, seria wag. **Eaos** ustawienie wag. w składzie): 31 80 5949 635 – 2, 31 80 5425 383 – 2, 31 80 5928

na punkcie rozładunkowym Zakład Budowy Dróg Zwierzyn w km 2, 610 – 2,850.

- 3) wykorzystywane urządzenia przy wykonywaniu prac: koparka samojezdna.
- 4) nadzorujący wykonawstwo: brak osoby nadzorującej ze strony odbiorcy przesyłki na miejscu wykonywanych prac.

— uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy:

Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadomiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadomiana	Nazwisko i imię przyjmującego
[REDACTED] - dyżurny ruchu	22.11	Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze	[REDACTED] dyspozytor
[REDACTED]	22.30	DB Schenker Rail Polska S. A.	[REDACTED] dyspozytor
[REDACTED] - dyspozytor	22.25	Straż Ochrony Kolei	Nie ustalono

— uruchomienie służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy i Policji, kolejne etapy akcji ratunkowej:

Nazwisko i imię, stanowisko powiadomiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadomiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	Data i godz. przybycia na miejsce zdarzenia
[REDACTED] dyspozytor	22.12	Policja	(nr 112)	Oficer dyżurny
Z nr tel. 112	---	Pogotowie ratunkowe	---	22.22
Z nr tel. 112	---	Straż pożarna	---	22.30
Z nr tel. 112	---	Prokuratura	---	Nie ustalono

Akcja ratownicza rozpoczęta	dnia	26.07.2011	godz.	22.12
Zakończona	dnia	27.07.2011	godz.	22.30

c) zabici, ciężko ranni, ranni i straty, w tym:

— pasażerowie, pracownicy kolejowi łącznie z podwykonawcami, użytkownicy przejazdów kolejowych, osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym oraz inni:

Ofiary w ludziach	zabici	ciężko ranni	ranni
a) pasażerowie	x	x	x
b) pracownicy kolejowi łącznie z pracownikami podwykonawców	x	x	x
c) użytkownicy przejazdów kolejowych	x	x	x
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	x	x	x
e) inni	3	x	x

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

— ładunki, bagaż i szkody eksploatacyjne:

	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
przewożony ładunek	Nie było	---
bagaż podróżnych	Nie było	---
szkody eksploatacyjne	Nie było	---

— pojazdy kolejowe, infrastruktura i środowisko:

	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa / poniesione straty
tor	Nie było	---
rozjazd	Nie było	---
urządzenia srk	Nie było	---
elementy sieci trakcyjnej	Nie było	---
pojazdy trakcyjne	Nie było	---
wagony osobowe	Nie było	---
wagony towarowe	Uzdatnienie wagonów, zlecenie na naprawę, transport wagonów, zestawy kołowe na wymianę, trzy wagony do kasacji	240 796,40
środowisko	Nie było	
koziół oporowy	Całkowicie zniszczony	12 816,00 / 3 800,00
budynek dworca	wartość odtworzeniowa / wartość początkowa budynku	3 566 800,00 / 197 838,09*
budynek dworca – poniesione koszty	Prace rozbiórkowe Sporządzenie dokumentacji technicznej Wynagrodzenie inspektora nadzoru Koszty wynajmu lokali socjalnych (2 rodziny) Koszty ochrony	158 572,05 12 700,00 2 800,00 12 800,00 14 133,60
inne	Koszty poniesione przez Dział Organizacji Przewozów Krajowych DB Schenker Dozorowanie lokomotyw Koszty pracy komisji powypadkowej DB Schenker Użycie UNIMOGA	21 136,72 7 436,52 2 972,51 8 112,50

*Wartość początkowa budynku

d) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia:

pora dnia	Noc	zachmurzenie	Nie było
opady	Nie było	temperatura	19°C
widoczność	Dobra	słyszalność	Dobra
inne zjawiska	Nie było		

2) OPIS:

- a) systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:

— organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń:

Prowadzenie ruchu pociągów prowadzony był na podstawie § 44 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2010/2011 oraz Umowy nr 73/203/023/00/27000024/11 na korzystanie przez przewoźnika z linii/odcinka dla którego nie jest przygotowany roczny rozkład jazdy zawarta w dniu 10 marca 2011 roku pomiędzy PKP PLK S. A., w imieniu której działa Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze a DB Schenker Rail Polska S. A. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu zawarte są w załączniku nr 1 do w/w umowy: Regulaminie prowadzenia ruchu pociągów na korzystanie przez przewoźnika z linii/odcinka dla którego nie jest przygotowany roczny rozkład jazdy na linii jednotorowej nr 426 Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód – km 3,100.

Regulamin prowadzenia ruchu pociągów

na korzystanie przez przewoźnika z linii/odcinka dla którego nie jest przygotowany roczny rozkład jazdy na linii jednotorowej nr 426 Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód – km 3,100.

I. Postanowienia wstępne.

1. Podstawą opracowania niniejszego Regulaminu... jest wystąpienie licencjonowanego Przewoźnika DB Schenker Rail Polska S.A. w sprawie korzystania z linii kolejowej nr 426, dla której nie został opracowany Roczny Rozkład Jazdy, w związku z przewozami kamienia rozdrobnionego, którego rozładunek odbywał się będzie na szlaku Strzelce Krajeńskie Wschód - Strzelce Krajeńskie, w km 1,500 - 2,100 (wyładunek mechaniczny) i w km 2,610 - 2,850 (wyładunek grawitacyjny mechaniczny) na pozataryfowym punkcie wyładowkowym.
2. Przewozy realizowane będą przez licencjonowanego Przewoźnika, w składach cało pociągowych, zestawionych z wagonów serii Eaos lub Fa, maksymalna ilość wagonów, która gwarantować będzie możliwość wyjazdu z toru nr 21 stacji Strzelce Krajeńskie Wschód wynosi 10 sztuk.
3. Ruch pociągów prowadzony będzie na linii nr 426 Strzelce Krajeńskie Wschód - Strzelce Krajeńskie, odcinek Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100. Linia nr 426 jest linią znaczenia miejscowego z zawieszonym ruchem pociągów.
4. Ruch pociągów odbywał się będzie na zasadach określonych w Działce 52 Regulaminu Technicznego „SKW” w Strzelcach Krajeńskich Wschód.
5. Załączniki do niniejszego Regulaminu:
 - a) załącznik nr 1 - mapa sytuacyjna nie taryfowego punktu wyładowkowego,
 - b) załącznik nr 2 - działka 52 Regulaminu technicznego stacji Strzelce Kraj. Wschód;
 - c) załącznik nr 3 - działka 66 Regulaminu technicznego stacji Strzelce Kraj. Wschód;
 - d) załącznik nr 4 - tabelaryczne zestawienie niektórych parametrów profilu linii 426.

II. Warunki techniczne odcinka linii 426 Strzelce Krajeńskie Wschód - Strzelce Krajeńskie, odcinek Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100

1. Stacja Strzelce Krajeńskie Wschód czynna jest całodobowo.
2. Wykaz przejazdów na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100:

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

Lp.	Kilometr linii	Kategoria przejazdu	Uwagi
1	0,274	A	
2	0,596	D	20 km/h - brak widzialności na przejeździe
3	1,478	D	20 km/h - brak widzialności na przejeździe
4	2,168	D	20 km/h - brak widzialności na przejeździe
5	2,605	F	20 km/h - brak widzialności na przejeździe

3. Podstawowe warunki techniczne odcinka linii Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100:
- linia jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - prędkość maksymalna 40 km/h,
 - dopuszczalny nacisk na oś wagonu 196 kN (20 t),
 - profil podłużny toru w miejscu odstawiania wagonów w km 1,500 - 2,100 (wyładunek mechaniczny) wynosi:
 - km 1,600 do km 2,050 - 2,4 % spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
 - od km 2,050 do km 2,100 - 2,2 % spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
 - profil podłużny toru w miejscu odstawiania wagonów w km 2,610 - 2,850 (wyładunek grawitacyjny i mechaniczny) wynosi:
 - od km 2,610 do km 2,800 - 12,2 % spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
 - od km 2,800 do km 2,850 - 13 % spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
 - maksymalne brutto pociągu - 700 ton,
 - w km 3,100 zabudowany został koziół oporowy,
 - usytuowanie zsypów na nie taryfowym punkcie wyładunkowym: km 1,500 - 2,100 z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy do km 3,100,
 - usytuowanie zsypów na nie taryfowym punkcie wyładunkowym: km 2,610 - 2,850 z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy do km 3,100,
 - wymagany % masy hamującej wynosi 24,
 - z uwagi na profil linii, w pociągu powinno znajdować się 10% ogólnej masy pociągu ze
 - sprawnymi hamulcami ręcznymi.
4. Wszystkie ostrzeżenia na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100 oznakowane są jak ostrzeżenia stałe (wskaźnikami W8 i W9). Wykaz tych ostrzeżeń ujęty jest w punkcie 5.
5. Wykaz obowiązujących ostrzeżeń na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100 w dniu wznowienia ruchu:

Lp.	Kilometr ograniczenia	Zmniejszenie prędkości do km/h, dla pociągów w kierunku		Przyczyna ograniczenia
		N	P	
1	0,596	20	20	brak widzialności na przejeździe
2	1,478	20	20	brak widzialności na przejeździe
3	2,168	20	20	brak widzialności na przejeździe
4	2,605	20	20	brak widzialności na przejeździe

III. Zasady i organizacja prowadzenia ruchu pociągów.

1. W przypadku wyprawienia pociągu ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód w celu wyładunku wagonów w km 1,500 - 2,100 (wyładunek mechaniczny) i w km 2,610 - 2,850 (wyładunek grawitacyjny i mechaniczny), jazda tego pociągu odbywać się będzie na zasadach prowadzenia ruchu jedną lokomotywą na szlaku, bez zapowiadania pociągu.
2. Wyjazd pociągu zdawczego ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód celem obsługi nietaryfowego punktu wyładunku wagonów, odbywa się na rozkaz pisemny „S” do km 3,100 i z powrotem. Czoło pociągu zdawczego dojechać może maksymalnie do km 3,100 gdzie zamontowany jest prowizoryczny koziół oporowy.
3. Wagony ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód do punku wyładunku są ciągnione, a po wyładunku są pchane z prędkością nie przekraczającą 20 km/godz. na tor 21 stacji Strzelce Krajeńskie Wschód.
4. Wjazd na stację Strzelce Krajeńskie Wschód na tor nr 21 zakończony kożlem oporowym odbywać się będzie na rozkaz pisemny „S” po uprzednim zatrzymaniu pchanego składu pociągu przed ukresem rozjazdu nr 18 na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Maszynista zatrzymanego pociągu zdawczego nawiązuje łączność radiotelefoniczną z ISDR „SKW”, przekazując informację o zatrzymaniu pociągu.
5. W czasie wyładunku wagonów na nie taryfowym punkcie wyładunkowym lokomotywa jest cały czas sprzęgnięta ze składem, a skład zahamowany hamulcem zespołolonym.
6. Dyzurny ruchu stacji Strzelce Krajeńskie Wschód oprócz postanowień zawartych w niniejszym regulaminie, przestrzega zasad podanych w Regulaminie Technicznym posterunku „SKW” oraz zasad zawartych w Instrukcji Ir-1.

IV. Inne postanowienia.

1. Czynności zdawczo-odbiorcze ureguluje oddzielnie Przewoźnik.
2. Pod względem dokumentacji handlowej obróbkę składów pociągów dokonuje pracownik Przewoźnika.
3. Przed każdym uruchomieniem pociągu w miejscu wyładunku (podciaganie, cofanie) uprawniony pracownik przewoźnika powinien i musi upewnić się, czy czynności wyładunkowe zostały ukończone, wagony samowyładowcze są przygotowane do jazdy,

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

- nie ma usypów kamienia spowodowanych wyładunkiem zagrażających bezpieczeństwu jazdy taboru. Dopiero wtedy, kiedy nie ma żadnych przeszkód do jazdy można podawać sygnały manewrowe w celu uruchomienia taboru.
4. Zabrania się rozcłaczania wagonów na szlaku podczas wyładunku. Wagony w pociągu zdawczym podczas wyładunku powinny być cały czas podłączone do hamulca zespołowego lokomotyw.
 5. Podczas cofania wagonów z miejsca wyładunku do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód, zachować należy szczególną ostrożność podczas jazdy wagonami naprzód przez przejazdy kolejowe kat. D w km 0,596; 1,478; 2,168; i kat. F w km 2,605. Uprawniony pracownik przewoźnika musi znajdować się na pierwszym wagonie pchanego składu pociągu. Uprawniony pracownik przewoźnika musi mieć łączność radiotelefoniczną z maszynistą pociągu.
 6. Pociąg wyjeżdżający do obsługi nie taryfowego punktu wyładunkowego musi być tak sformowany, aby z chwilą powrotu pociągu ze szlaku (jazda wagonami naprzód - pociąg pchany na hamulcu zespołonym) pierwszy przedni wagon pociągu pchanego, o ile to jest możliwe powinien posiadać - czynny hamulec zespołowy, budkę lub pomost z hamulcem ręcznym i kurek nagłego hamowania. Jeżeli przedni pierwszy wagon urządzeń tych nie posiada, to powinien je posiadać jeden z następnych wagonów, znajdujący się nie dalej niż w granicach 4 pierwszych wagonów.
 7. Obsługa nie taryfowego punktu wyładunkowego odbywa się w porze dziennej. Również powrót ostatniego pociągu zdawczego w dobie musi się odbyć w porze dziennej.
 8. Szczegóły odnośnie obsługi nie taryfowego punktu wyładunkowego w km 1,500 - 2,100 (wyładunek mechaniczny) i w km 2,610 - 2,850 (wyładunek grawitacyjny i mechaniczny) zawiera załącznik nr 3 do niniejszego Regulaminu.
 9. Odbiorca przesyłki zabezpiecza fachowy personel do rozładunku wagonów serii Eaos , Fa lub innych specjalistycznych wagonów.
 10. Z uwagi na to, że na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód - km 3,100 brak jest urządzeń SHP obsługa pojazdów trakcyjnych powinna być dwuosobowa. Jeżeli podczas prowadzenia pociągu zdawczego na lokomotywie znajduje się drużyna manewrowa, dopuszcza się w odstępie od postanowień Dodatku I jednoosobową obsługę trakcyjną. W takim przypadku, poza maszynistą w kabinie maszynisty powinien znajdować się kierownik pociągu (ustawiacz), znający instrukcję sygnalizacji i powinien być pouczony każdorazowo przez maszynistę w zakresie zatrzymania pociągu, którego obowiązkiem jest obserwowanie drogi w czasie jazdy i informowanie maszynisty.
 11. Przewoźnik zobowiązany jest pozostawić na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód (u dyżurnego ruchu „SKW”) każdorazowo jeden egzemplarz wykazu R-7 (pociągi z odejściem). Wykazy te przekazywane będą do IZ Zielona Góra.
 12. Niniejszy Regulamin wraz z załącznikami stanowi załącznik do „Umowy o korzystanie z odcinka linii, dla której nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy”, sporządzonej przez IZ Zielona Góra, stanowiącej podstawę wznowienia i prowadzenia ruchu pociągów na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód-km 3,100.

Załącznik nr 2

52. Prowadzenie ruchu jedną lokomotywą na szlaku, bez zapowiadania pociągów.

do obsługi punktu wyładunkowego Zakładu Budowy Dróg Zwierzyn

Lp.	Wykaz czynności:	Sposób postępowania
1	2	3
1	Ustawienie lokomotywy	z czoła pociągu
2	Wykaz kluczy, które należy przekazać kierownikowi pociągu (ustawiaczowi), itp.	----
3	Na który tor, z którego toru w punkcie końcowym odbywa się: a) wjazd pociągu: b) objazd lokomotywy c) odjazd pociągu:	na torze szlakowym, maksymalnie lokomotywa dojechać może do km 3,100 — koziół oporowy brak możliwości z toru szlakowego - wagony pchanie do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód
4	Wykaz zwrotnic, które należy zamknąć przed odjazdem pociągu z punktu końcowego	
5	Wykaz czynności i sposób postępowania drużyny: trakcyjnej, konduktorskiej, manewrowej, itp. i postępowanie na stacji końcowej: a) drużyny trakcyjnej: b) drużyny konduktorskiej: c) drużyny manewrowej: d) inne:	wg działki 66 wg działki 66 wg działki 66 wg działki 66
6	Wykaz czynności i sposób postępowania związany z przyjęciem powracającego pociągu: Wjazd na stację Strzelce Krajeńskie Wschód na tor nr 21 zakończony koziłem oporowym odbywa się będzie na rozkaz pisemny „S”, po uprzednim zatrzymaniu pchanego składu pociągu przed ukresem rozjazdu nr 18 na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Maszynista zatrzymanego pociągu zdawczego nawiązuje łączność radiotelefoniczną z ISDR „SKW”, przekazując informację o zatrzymaniu pociągu.	
7	Wracający pociąg wjeździ na tor nr 21 zakończony koziłem oporowym, na rozkaz pisemny „S” podykowany środkami radiołączności przez dyżurnego ruchu „SKW”.	
8	Sposób zgłaszania kierownika pociągu (ustawiacza), itp. dyżurnemu ruchu stacji obsługującej o nieprawidłowościach w zakresie techniczno -ruchowym	zgłasza radiotelefonicznie z lokomotywą pociągowej - kierownik pociągu (kierujący manewrami) o nieprawidłowościach techniczno -ruchowych.
9	Przekazanie pobranych kluczy	----
10	Sposób prowadzenia dziennika ruchu	Dziennik ruchu R-146 prowadzi jak dla jazd pociągowych do km i z powrotem.
11	Sposób upewnienia się dyżurnego ruchu, o nie zajętości szlaku, po powrocie pociągu	Kierownik pociągu zgłasza ISDR „SKW” po wjeździe pociągu na stację z sygnałami końcowymi i nie zajętości toru szlakowego, nastawniczy zgłasza wjazd pociągu na stację z sygnałami końcowymi ISDR dokonuje zapisu w R 146 o powrocie pociągu na stację Strzelce Krajeńskie Wschód.
12	Inne postanowienia miejscowe	W km 3,100 linii 426 zabudowany został prowizoryczny koziół oporowy

Inne postanowienia:

Wyprawienie pociągu ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód może nastąpić po sporządzeniu dokumentacji pociągowej, to znaczy wykazu wagonów w składzie pociągu i karty próby

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

hamulca. O powyższym dyżurnego ruchu stacji Strzelce Krajeńskie Wschód informuje radiotelefonem maszynista pociągu obsługującego punkt wyładunkowy Zakładu Budowy Dróg Zwierzyn.

1. Wagony ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód do punktu wyładunku są ciągnięte, a po wyładunku są pchane z prędkością nie przekraczającą 20 km/godz. na tor 21 stacji Strzelce Krajeńskie Wschód.
2. Wprowadzone ostrzeżenia doraźne podlegają rejestracji tylko w książce ostrzeżeń doraźnych u dyżurnego ruchu na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód i nie wymagają nadawania telegramu wg adresu czternaście.

Załącznik nr 3

66. Regulamin obsługi bocznicy szlakowej lub ładowni

1. Nazwa bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*):

Punkt wyładunkowy: Zakład Budowy Dróg Zwierzyn (w dalszej treści działki nazywany jako punkt wyładunkowy).

Ujęte w niniejszej dzia³ce określenie w różnych odmianach „drużyna pociągowa”, należy rozumieć, jako drużyna trakcyjna i drużyna konduktorska (manewrowa, w składzie ustawiacz i manewrowy), gdzie obowiązki kierownika pociągu sprawuje ustawiacz.

2. Bocznica, ładownia, punkt wyładunkowy*) eksploatowany jest na podstawie:

Umowy zawartej pomiędzy Przewoźnikiem a odbiorcą, właściwym Zakładu Budowy Dróg Zwierzyn. Ze strony PKP PŁK S.A. punkt wyładunkowy eksploatowany jest na podstawie dzia³ki 66. Regulaminu Technicznego: posterunku ruchu „SKW” na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód.

3. Położenie bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*):

1) punkt wyładunkowy znajduje się w km: w km 1,500 - 2,100 (wyładunek mechaniczny) i w km 2,610 - 2,850 (wyładunek grawitacyjny i mechaniczny) w torze 1 szlaku jednotorowego, linii znaczenia miejscowego z zawieszonym ruchem pociągów nr 426 Strzelce Krajeńskie Wschód - Strzelce Krajeńskie;

2) profil podłużny toru w miejscu odstawiania wagonów w km 1,500-2,100 (wyładunek mechaniczny) wynosi:

- od km 1,600 do km 2,050 -2,4%, spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
- od km 2,050 do km 2,100- 12,2 % spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;

3) profil podłużny toru w miejscu odstawiania wagonów w km 2,610-2,850 (wyładunek grawitacyjny i mechaniczny) wynosi:

- od km 2,610 do km 2,800 - 12,2 % spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
- od km 2,800 do km 2,850 - 13 % spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;

4) odległość bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego do stacji obsługującej Strzelce Krajeńskie Wschód wynosi 1,600 km;

4. Stacja opiekuñca i taryfowa bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*) Strzelce Krajeńskie Wschód:

1) pod względem zamawiania wagonów stacja Górk Noteckie odległa 8,111 km;

2) pod względem taryfowym stacja Górk Noteckie odległa 8,111 km.

5. W miejscu odga³ezienia bocznicy znajduje się posterunek ruchu, pełniacy następujące czynnoñci: -

6. Sposób prowadzenia ruchu na szlaku odbywa siê na zasadach prowadzenia ruchu pociągów jedną lokomotywą na szlaku, bez zapowiadania pociągów, maksymalnie do km 3,100 i z powrotem. Wyjazd pociągu ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód odbywa siê na rozkaz pisemny „S”. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów obsługujących

nietaryfowy punkt wyładunkowy zawarte są w punkcie 14 i 16 niniejszej działalności.

7. Obsługę ~~bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*)~~ dokonuje się pociągiem zdawczym bocznicowym lub zdawczym manewrowym z obsadą drużyny manewrowej Przewoźnika, gdzie ustawiacz pełni rolę kierownika pociągu.

8. Pociągi do obsługi ~~bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*)~~ wyprawiane są po torze *nr torze szlakowym od strony stacji Strzelce Krajeńskie Wschód a od strony stacji patorze nr... -*

Po dokonaniu obsługi pociągi wracają, ~~jadą dalej~~ torem nr po torze szlakowym do stacji *Strzelce Krajeńskie Wschód* albo torem nr *... -* do stacji *..... -*

9. Tory i urządzenia na ~~bocznicy, ładowni, punkcie wyładunkowym:~~

- 1) wykaz i przeznaczenie torów obsługiwanych przez Przewoźnika na punkcie wyładunkowym:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Pojemność użyteczna w osiach obliczeniowych
		rzeczywista	użyteczna	
1	2	3	4	5
<i>Wyładunek następuje na torze szlakowym w km 1,500- 2,100 (wyładunek mechaniczny) i w km 2,610-2,850 (wyładunek grawitacyjny i mechaniczny)</i>				

- 2) pojemność ~~bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*)~~ wynosi 600 m w km 1,500 - 2,100 i 240 m w km 2,610 - 2,850,
- 3) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznicy, ładowni, punkcie wyładunkowym*) i sposób ich zabezpieczenia w czasie obsługi: *... -*

10. Zdawanie i odbieranie wagonów odbywa się na torze nr **szlakowym**.

11. Urządzenia sterowania ruchem na punkcie wyładunkowym:

- 1) wykaz rozjazdów, wykolejnic znajdujących się na ładowni:

Nr rozjazdów i wykolejnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy, wykolejnicy	Czy jest oświetlona	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzupełniające ustalenia wg potrzeb miejscowych
1	2	3	4	5
<i>brak</i>				

- 2) łączność telefoniczna z ~~bocznica, ładownią, punktem wyładunkowym*)~~ nie istnieje, ~~istnieje*)~~ za pomocą aparatu telefonicznego, znajdującego się: na stacji *... -* na ~~bocznicy, ładowni, punkcie wyładunkowym*)~~ *.....*;
- 3) ~~bocznica, ładownia, punkt wyładunkowy*)~~ w czasie obsługi jest w nocy zewnętrznie ~~oswietlony nie oświetlony~~ nie oświetlony*).

12 Warunki techniczne obsługi bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*)

- 1) do obsługi punktu wyładunkowego nie można użyć lokomotyw serii: —
- 2) jednorazowo można podstawić wagony o całkowitej długości 130 m, (np. 10 wagonów serii Fa typu Dumpcar), podstawienie większej ilości o całkowitej długości większej niż 130 m, jest zabronione z uwagi na ograniczoną długość toru wyjazdowego nr 21 na stacji *Strzelce Krajeńskie Wschód*,
- 3) kto i w jaki sposób dokonuje sprzęgania i rozprzegania lokomotywy ze składem

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód



wagonowym na punkcie wyładunkowym: podczas wyładunku na punkcie wyładunkowym wagony powinny być cały czas sprzęgnięte ze sobą, podłączone do hamulca zespołowego lokomotywy.

- 4) obsługa może odbywać w porze dziennej, przyczyną ograniczenia pory obsługi jest brak oświetlenia na punkcie wyładunkowym;
- 5) prędkość jazdy po torach punktu wyładunkowego wynosi 5 km/h;
- 6) wagony ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód są ciągnione do punktu wyładunku, skład pociągu powracający z punktu wyładunku do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód jest pchany,
- 7) lokomotywy Przewoźnika mogą dojeżdżać maksymalnie do miejsca kozia oporowego znajdującego się w km 3,100
- 8) odrzucanie wagonów na torze punktu wyładunkowego jest zabronione,
- 9) środki ostrożności przy manewrach na przejazdach drogowych: na punkcie wyładunkowym nie ma przejazdów drogowych,
- 10) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torze punktu wyładunkowego: wagonów nie pozostawia się, podczas wyładunku wagony muszą być sprzęgnięte z lokomotywą, załączane hamulcem zespołonym;
- 11) dozwolony nacisk osi na szynę: 196 kN/oś (20 t/oś dla wagonów).

13. Porządek postawiania i zabierania wagonów na/z bocznicy, ładowni, punktu ładunkowego*)

- 1) czynności dyżurnego ruchu stacji obsługującej przy wyprawianiu pociągu do obsługi punktu wyładunkowego w celu wyprawienia pociągu do obsługi punktu wyładunkowego, dyżurny ruchu stacji Strzelce Krajeńskie Wschód wręcza kierownikowi pociągu rozkaz pisemny „S” z informacjami:
 - jeździe pociągu do obsługi punktu wyładunkowego torze szlakowym do km 3,100 i z powrotem,
 - oraz w razie potrzeby rozkaz pisemny „O” z informacjami o ostrzeżeniach doraźnych jak również z tymi informacjami, których potrzeba wynika z § 75 ust. 3 Instrukcji R-1, § 57 ust. 3 Instrukcji Ir-1 (R-1) - od czasu jej obowiązywania
- 2) drużyna pociągowa powinna składać się z drużyny trakcyjnej i drużyny manewrowej w składzie 1/1;
- 3) porządek czynności drużyny przy obsłudze ~~bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego~~*):

 - czoło pociągu zdawczego po przyjeździe do miejsca wyładunku może dojechać maksymalnie do kozła oporowego w km 3,100;
 - wagony muszą być cały czas na punkcie wyładunkowym sprzęgnięte ze sobą, podłączone pod hamulec zespołowy lokomotywy;
 - drużyna pociągowa podstawa wagony przy zsypach wyładunkowych i wyładunku mechanicznego wg wskazówek odbiorcy;
 - drużyna manewrowa dokonuje czynności zdawczych;
 - odbiorca przesyłki dokonuje czynności wyładunkowych, przy tych czynnościach uczestniczy drużyna pociągowa, do której obowiązków należy podciagnanie wagonów pod zsypy i maszyny wyładunkowe na wyraźne wskazanie odbiorcy przesyłki;
 - po dokonaniu czynności wyładunkowych i przygotowaniu wagonów do jazdy transportowej, skład pociągu rusza w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
 - podczas cofania wagonów z miejsca wyładunku do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód, zachować należy szczególną ostrożność podczas jazdy wagonami naprzód przez przejazdy kolejowe kat. D w km 0,596; 1,478; 2,168; i kat. F w km 2,605;
 - wjazd na stację Strzelce Krajeńskie Wschód na tor nr 21 zakończony kozłem oporowym odbywać się będzie na rozkaz pisemny „S”, po uprzednim zatrzymaniu pchanego składu pociągu przed ukresem rozjazdu nr 18 na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Maszynista zatrzymanego pociągu zdawczego nawiązuje

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

Dyżurny ruchu [REDACTED] (zgodnie z zaświadczenielem lekarskim wydanym przez PKP S. A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Kolejowy Ośrodek Medycyny Pracy w Szczecinie Przychodnia Badań Profilaktycznych Gorzów Wlkp.) jest zdolny do wykonywania czynności dyżurnego ruchu do dnia 18 lutego 2012 r.). Zdał wymagane na tym stanowisku egzaminy (egzamin okresowy zdany dnia 17.05.2010, autoryzacja na posterunku „SKW” - 10 08 1999 roku). W momencie wypadku był w 5 godzinie pracy. Pracę tego dnia rozpoczął o godzinie 17²⁵. Przerwa pomiędzy zakończeniem poprzedniego dyżuru a podjęciem pracy tego dnia wynosiła 24 godziny. Posiada upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku dyżurnego ruchu nr [REDACTED]

Nastawniczy [REDACTED] (zgodnie z zaświadczenielem lekarskim wydanym przez PKP S. A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Kolejowy Ośrodek Medycyny Pracy w Poznaniu Przychodnia Badań Profilaktycznych w Poznaniu) jest zdolny do wykonywania czynności nastawniczego do dnia 16 czerwca 2012 r.). Zdał wymagane na tym stanowisku egzaminy (egzamin okresowy zdany dnia 17.05.2010, autoryzacja na posterunku „SKW-1” - 27 05 2011 roku). W momencie wypadku był w 5 godzinie pracy. Pracę tego dnia rozpoczął o godzinie 17²⁵. Przerwa pomiędzy zakończeniem poprzedniego dyżuru a podjęciem pracy tego dnia wynosiła 24 godziny. Posiada upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku nastawniczego nr [REDACTED]

Maszynista [REDACTED] (zgodnie z zaświadczenielem lekarskim wydanym przez PKP S. A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Kolejowy Ośrodek Medycyny Pracy we Wrocławiu Przychodnia Badań Profilaktycznych we Wrocławiu) jest zdolny do wykonywania czynności maszynisty pojazdów trakcyjnych do dnia 27.10.2011 roku). Zdał wymagane na tym stanowisku egzaminy (egzamin okresowy na stanowisko maszynisty zdany dnia 10 grudnia 2009 roku). Autoryzacja – 16.12.2009 W momencie wypadku był w 2 godzinie pracy. Pracę tego dnia nie udokumentował. Przerwa pomiędzy zakończeniem poprzedniego dyżuru a podjęciem pracy tego dnia wynosiła 22 godziny. Posiada prawo kierowania [REDACTED], wydane przez DB Schenker Rail Polska S. A., karta znajomości szlaku – brak zapisu znajomości szlaku Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie km 3,100 oraz Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów ... na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód – km 3,100.

Maszynista [REDACTED] (zgodnie z zaświadczenielem lekarskim wydanym przez PKP S. A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Kolejowy Ośrodek Medycyny Pracy we Wrocławiu Przychodnia Badań Profilaktycznych we Wrocławiu) jest zdolny do wykonywania czynności maszynisty pojazdów trakcyjnych do dnia 20.10.2013 roku). Zdał wymagane na tym stanowisku egzaminy (egzamin okresowy na stanowisko maszynisty zdany dnia 10 grudnia 2009 rok). Autoryzacja – 19.04.2010 roku. Posiada prawo kierowania [REDACTED], wydane przez DB Schenker Rail Polska S. A., karta znajomości szlaku – zapisy aktualne.

Ustawiacz [REDACTED] (zgodnie z zaświadczenielem lekarskim wydanym przez PKP S. A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Kolejowy Ośrodek Medycyny Pracy we Wrocławiu, Przychodnia Badań Profilaktycznych we Wrocławiu) jest zdolny do wykonywania czynności ustawiacza do dnia 16.10.2011 roku). Zdał wymagane na tym stanowisku egzaminy (egzamin okresowy - kwalifikacyjny na stanowisko ustawiacza zdany dnia 12 czerwca 2010 roku). Autoryzacja – 17.08.2010 roku. W momencie wypadku był w 2 godzinie pracy. Pracę tego dnia nie udokumentował. Przerwa pomiędzy zakończeniem poprzedniego dyżuru a podjęciem pracy tego dnia wynosiła 22 godziny. Posiada upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku ustawiacza nr [REDACTED] wydane przez DB Schenker Rail Polska S. A.

Ustawiacz [REDACTED] (zgodnie z zaświadczenielem lekarskim wydanym przez PKP S. A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Kolejowy Ośrodek Medycyny Pracy we Wrocławiu,

łączność radiotelefoniczną z ISDR „SKW”, przekazując informację o zatrzymaniu pociągu.

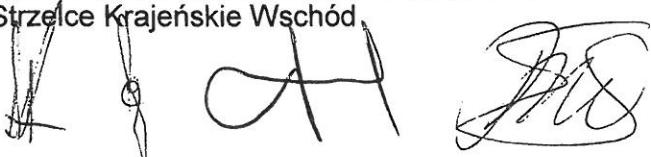
- 4) o zamierzonej obsłudze bocznicy należy zawiadomić -

14. Warunki handlowe obsługi bocznicy, ładowni, punktu wyładunkowego*):

- 1) kto i gdzie sprawdza prawidłowość załadowania i obciążenia wagonów, oraz stan podstawianych i zabieranych wagonów i ładunków oraz jakie wagony nie mogą być podstawiane (długość, masa): prawidłowość załadowania i obciążenia wagonów sprawdza na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód jak i na punkcie wyładunkowym ustawiacz drużyny manewrowej (pełniący obowiązki kierownika pociągu), który również po wyładunku wagonów sprawdza ich stan techniczny do jazdy transportowej, nie można podstawać wagonów których nacisk na oś przekracza 196 kN (20 t);
- 2) kto dokonuje czynności zdawczo-odbiorczych: kierujący manewrami",
- 3) czy użytkownik bocznicy ma obowiązek grupowania wagonów zdawanych na stację i według jakiego porządku: podstawianie i zabieranie wagonów do i po wyładunku odbywa się w zwartym składzie wraz z lokomotywą pociągową, nie wolno odłączać wagonów od hamulca zespołowego lokomotywy pociągowej podczas wyładunku wagonów, nie wolno przemieszczać wagonów podstawianych do wyładunku bez podania sygnału przez drużynę manewrową, po wcześniejszym upewnieniu się, że czynności wyładunkowe zostały przerwane.

15. Inne postanowienia:

- 1) Przed każdym uruchomieniem składu wagonów w miejscu wyładunku (podciąganie, cofanie) drużyna manewrowa powinna upewnić s/e, czy czynności wyładunkowe zostały ukończone wagony samowyładowcze (lub inne) są przygotowane do jazdy, nie ma usypów kamienia spowodowanych wyładunkiem zagrażających bezpieczeństwu jazdy taboru. Dopiero wtedy można podawać sygnały manewrowe w celu uruchomienia taboru.
- 2) Pociąg wyjeżdżający do obsługi nietaryfowego punktu wyładunkowego musi być tak sformowany, aby z chwilą powrotu pociągu ze szlaku (jazda wagonami naprzód - pociąg pchany na hamulcu zespołolonym) pierwszy przedni wagon pociągu pchanego, o ile to jest możliwe powinien posiadać - czynny hamulec zespołowy, budkę lub pomost z hamulcem ręcznym i kurek nagiego hamowania. Jeżeli przedni pierwszy wagon urządzeń tych nie posiada, to powinien ie posiadać /eden z następnych wagonów, znajdujący się nie dalej niż w granicach 4 pierwszych wagonów.
- 3) Dyżurny ruchu stacji Strzelce Krajeńskie Wschód oprócz postanowień zawartych w niniejszym regulaminie, przestrzega zasad podanych w regulaminie technicznym oraz zasad zawartych w Instrukcji R-1 (lub Ir-1 od czasu jej obowiązywania).
- 4) Jeżeli podczas prowadzenia pociągu zdawczego na lokomotywie znajduje się drużyna manewrowa, dopuszcza się w odstępie od postanowień Dodatku I jednoosobową obsługę trakcyjną. W takim przypadku, poza maszynistą w kabinie maszynisty powinien znajdować się kierownik pociągu (ustawiacz), znający instrukcję sygnalizacji i powinien być pouczony każdorazowo przez maszynistę w zakresie zatrzymania pociągu, którego obowiązkiem jest obserwowanie drogi w czasie jazdy i informowanie maszynisty.
- 5) Odbiorca przesyłki zabezpiecza fachowy personel do rozładunku wagonów samowyładowczych typu Dumpcar lub innych specjalistycznych wagonów.



Przychodnia Badań Profilaktycznych we Wrocławiu jest zdolny do wykonywania czynności ustawiacza do dnia 13.06.2012 roku). Zdał wymagane na tym stanowisku egzaminy (egzamin okresowy na stanowisko ustawiacza zdany dnia 16 czerwca 2008 roku). Autoryzacja – 10.06.2008 roku. Posiada upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku ustawiacza nr [REDACTED], wydane przez DB Schenker Rail Polska S. A.

— **procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników:**

Kontrole doraźne w ramach profilaktyki awaryjnej oraz całkowite na posterunkach ruchu SKW i SKW-1 przez pracowników PKP PLK S. A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze dokonywane były m. in. w miesiącach: kwiecień, maj, lipiec 2011 roku.

Jazdy kontrolno - instruktażowe wykonane przez maszynistę – instruktora [REDACTED] w dniach 4/5.04.2011 na odcinku Guben – Gubin – Kostrzyn n. O – Gorzów Wlkp. i 26.04.2011 na odcinku Gubin – Brzeg Dolny z maszynistą [REDACTED]

Jazdy kontrolno - instruktażowe wykonane przez maszynistę – instruktora [REDACTED] w dniach 09.06.2011 na odcinku Rogoźnica - Dobroszyn. i 08.03.2011 przez maszynistę – instruktora [REDACTED] na odcinku Gubin – Brzeg Dolny z maszynistą/rewidensem taboru [REDACTED]

Ostatnią kontrolę stanu technicznego (i przydatności do użytkowania) toru linii 426 dokonał st. specjalista diagnosta [REDACTED] dnia 2010.12.10. Ocena stanu technicznego: tor szlakowy – stan techniczny dostateczny i zły, tory na stacjach – stan techniczny dostateczny, rozjazdy – stan techniczny dostateczny i dobry. Na podstawie przeprowadzonej kontroli stanu technicznego obiektu budowlanego uznaje się, że obiekt nie wymaga napraw poza pracami utrzymaniowymi i może być eksploatowany.

Ostatnią kontrolę okresową 1-roczną stanu technicznej sprawności: elementów budynku i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu budynku stacyjnego (adres obiektu Zwierzyn, ul. Wojska Polskiego 5) dokonano 09 marca 2010 roku. Budynek pod względem technicznym nadaje się do eksploatacji. Kontroli dokonał [REDACTED]

W tym zakresie komisja nie dopatrywała się nieprawidłowości. Wyniki kontroli nie mają wpływu na przebieg i okoliczności wypadku.

— **obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu:**

Nie stwierdzono uchybień.

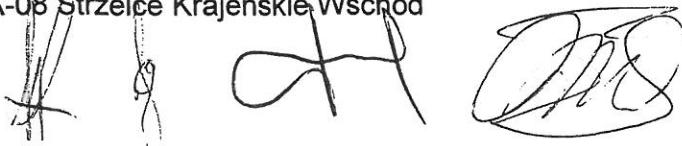
b) przeprowadzonych wysłuchań, z uwzględnieniem ochrony danych osobowych:

— **pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:**

[REDACTED] – operator koparki PPUH [REDACTED] – wyjaśnił w dniu 02.08.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10 co następuje:

Dnia 26.07.2011 roku wykonywałem czynności operatora koparki przy rozładunku kruszywa z wagonów kolejowych na punkcie rozładunkowym Eurovia. Około godziny 20:10 na punkt rozładunkowy podjechał pociąg z siedmioma wagonami. Przystąpiłem do rozładunku wagonów koparką. Stałem w jednym miejscu i po rozładunku wagonu drużyna lokomotywowa podpychała kolejny wagon. Rozładunek jednego wagonu trwał około 15 minut. Przy rozładunku czwartego wagonu do szło do awarii koparki. czerpak koparki utknął w wagonie i nie mogłem go usunąć.

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód



Podstawienie tego wagonu dokonała już druga drużyna pociągowa. Było to około godziny 21:04. Próbowałem naprawić koparkę, udało mi się wyciągnąć czerpak. Ale niestety koparka po tym ruchu znowu się zablokowała. Podczas pierwszej awarii koparki podeszła drużyna pociągowa. Chyba nadal byli w pobliżu. Przy drugiej awarii podeszli do mnie i powiedzieli, że resztę wagonów jutro się wyładuje, a onijadą do hotelu. W tym czasie przyjechał syn szefa i wspólnymi siłami ją naprawiliśmy. Naprawa ta trwała około 15 minut i syn szefa podjął decyzję, że przydałoby się kontynuować rozładunek. Jak skończyliśmy, wydaje mi się, że maszynistów już nie było. Nadmieniam, że z poprzednią drużyną pociągową kontaktowałem się w sprawach podciągania wagonów radiotelefonem otrzymanym od nich. Gdy skończyli pracę, oddałem im radiotelefon. Z następną drużyną w tych sprawach porozumiewałem się za pomocą mrugania światłami, gdyż było już ciemno. Po uruchomieniu koparki próbowałem skład przesunąć za pomocą ramienia koparki. Włożyłem czerpak do pudła wagonowego i próbowałem skład wraz z lokomotywą przesunąć. Nie udało się. W związku z tym [red.], z [red.] W. oraz ja wyluzowaliśmy hamulce za pomocą odluźniaczy. Ponownie próbowałem przesunąć skład koparką. Nie udało się. Sprzęgu nie można było ściągnąć. W tym celu koparką dosunąłem skład do lokomotywy i pałąg sprzęgu dało się zdjąć z haka. Nadmieniam, że drużyna pociągowa wcześniej przestawiła rączki dźwigni przestawczych z ładownych na próżne. Następnie przesuwałem skład koparką. Gdy minąłem środek obrotu koparki wagony zaczęły mnie ciągnąć. Próbowałem je zatrzymać. Łapałem czerpakiem za burdę, za zderzaki. Nic to nie dało. Musiałem puścić, gdyż koparka się przewracała. [red] T. zaczął biec za składem i zaczął przestawiać dźwignie hamulcowe. Ja też biegłem i przestawiałem rączki hamulca „ein” i „aus” oraz pręty odluźniaczy. Do przejazdu nadążaliśmy biec za wagonami. Ale tak przyśpieszyły, że przestaliśmy biec. Wtedy zbiegliśmy z rampy w dół i samochodem udaliśmy się do hotelu do maszynistów. Po rozmowie z maszynistami wróciłem na Eurovię, zjechałem koparką na plac, zaparkowałem i czekałem dwie lub trzy godziny, aż ktoś mnie przesłucha lub coś w tym stylu. Nikt mnie nie wzywał. Potem pojechałem do domu. Chciałem dodać, że w podobnym stylu przestawialiśmy skład już w Gorzowie Wielkopolskim i wtedy nic się nie stało. Nie przypuszczaliśmy, że przy tym spadku może dojść do zbiegnięcia.

Na pytanie nr 1, czy był szkolony i zapoznany ze sposobem rozładunku określonym w regulaminie prowadzenia ruchu; pan Z. odpowiedział, że nie był zapoznany z takim regulaminem i uważa, że powinni zostać przeskoleni.

Na pytanie nr 2, o której godzinie była tankowana lokomotywa; pan Z. odpowiedział, że pomiędzy 12-stą a 15-stą przez firmę AUTO-BENZ.

Na pytanie nr 3, czy był wyłożony pod ostatnim wagonem płóz hamulcowy; pan Z. odpowiedział, że na pewno nie był wyłożony. Jak zobaczył na zdjęciu, jak on wygląda, to jest pewien, że podczas rozładunku nie widział, aby maszyniści coś takiego nieśli lub wykładali pod ostatnim wagonem.

Na pytanie nr 4, czy były wcześniej na noc pozostawiane składy pociągów na szlaku przy rampie rozładowczej; odpowiedział, że sporadycznie to się zdarzało, trzy lub cztery razy. Ale wtedy maszyniści zjeżdżali składem niżej, tak, aby lokomotywa była na przejeździe i ochroniarz ją widział w celu ochrony przed kradzieżą.

[red] – syn właściciela firmy [red] wyjaśnił w dniu 02.08.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10, co następuje:

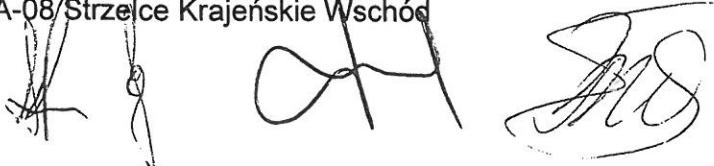
Dnia 26.07.2011 roku około godziny 21:00 operator koparki [red] przedzwonił do mnie, że koparka podczas rozładunku zepsuła się. Powiedziałem o tym tacie, ale nie mógł tam jechać. Pojechałem ja. W czasie jazdy zadzwoniłem do elektryka i oznajmił mi, że nie przyjedzie. Postanowiłem, że pojadę sam. Na miejscu usunąłem usterkę przekaźnika. Koparka była sprawna. Jak przyjechałem do usuwania awarii, to na lokomotywie już nie było nikogo. Operator powiedział mi, że zostały do rozładunku trzy wagony, ale nie może dosięgnąć ich czerpakiem,

gdyż stoją w niewłaściwym miejscu. Próbował przesunąć skład wraz z lokomotywą wysięgnikiem koparki. Nie można było. Wysiadł z koparki i pociągnął za dźwignię odluźniczą hamulca. Najpierw jednego i patrzeliśmy, co się będzie działo. Zauważyliśmy, że klocki hamulcowe odchodzą od kół. [redacted] obluźniał pozostałe hamulce we wszystkich wagonach. Następnie spróbował ponownie przesunąć skład koparką. Znowu mu się nie udało. Wyszedł z koparki i stwierdził, że lokomotywa trzyma i poszedł w stronę lokomotywnej. Próbował sam rozpięć lokomotywę od wagonów. Nie udało mu się to. Doszliśmy do wniosku, że wagony należy dosunąć do lokomotywnej, aby rozczebić. Udał się na koparkę i docisnął wagony do lokomotywnej. Próbowałem rozkręcić sprzęt nogą, próbował też [redacted] W. Nie udało się to nam. Kolega W. poszedł do operatora poinformować go o tym. [redacted] przyszedł i powiedział, że kolejarze robią to jedną ręką. Operator koparki docisnął mocniej skład i udało nam się rozkręcić sprzęt we dwóch z [redacted] i zrzuciliśmy pałąk z haka. Ja stałem wtedy u góry. [redacted] rozpiętał wąż powietrny. Nie było syku powietrza. Jak nam się to udało to poszedłem w stronę samochodu. Zauważyłem, że wagony się przesuwają. Któryś z kolegów krzyknął, że wagony uciekają. Podbiegłem do wagonów i zacząłem przestawiać dźwignię wagonu, którą wcześniej pokazał mi operator mówiąc, że tą dźwignią można włączyć lub wyłączyć hamulec. Przekrąciłem najprawdopodobniej w czterech wagonach. Jednocześnie dodaję, że po naprawie koparki zaproponowałem operatorowi, aby zadzwonił do kolejarzy, aby przestawić wagony do dalszego wyładunku. Oznajmił, że nie ma numeru telefonu do nich. Zaproponowałem, że pojadę po nich. On odpowiedział, że spróbuje przesunąć wagony koparką. Po zbiegnięciu wagonów udaliśmy się do hotelu, aby powiadomić o tym kolejarzy.

Na pytanie, czy pod ostatnim wagonem znajdował się „klin”; pan T. odpowiedział, że podczas całego zdarzenia nic nie było pod ostatnim wagonem. Gdy szukał czegoś, aby włożyć pod koła, nic nie znalazł.

[redacted] – pracownik fizyczny firmy [redacted] – wyjaśnił w dniu 02.08.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10, co następuje:

Dnia 26.07.2011 roku wykonywałem czynności czyszczenia wagonów po rozładunku. Po godzinie 20:00, około 20:30 po przyjeździe pociągu z siedmioma wagonami do Eurovia zaczeliśmy je rozładowywać. Podczas rozładunku czwartego wagonu nastąpiła awaria obrotu koparki. Próbowaliśmy sami ją naprawić. Świeciłem telefonem komórkowym [redacted] przy bezpiecznikach. Koparka przez chwilę działała i znowu nastąpiła awaria. [redacted] zadzwonił do szefa. W tym samym czasie przyszli kolejarze. Pytali, czy fajrant. [redacted] z kolejarami zdecydowali, że jutro dokończą rozładunek. Poszedłem się ubierać, aby iść do domu. W tym czasie kolejarze brali numer telefonu od [redacted] i udali się do hotelu. Później przyjechał [redacted]. On z [redacted] naprawili obrót koparki. [redacted] chciał, abyśmy jechali do domu. [redacted] pytał o kolejarzy. Powiedzieliśmy mu, że są w hotelu. [redacted] powiedział także, żebyśmy dalej rozładowywali te wagony. Dodał, że skoczy po kolejarzy. Ja w tym czasie poszedłem sprzątać czwarty wagon. Otworzyliśmy drzwi z panem R. i weszliśmy do środka. Pozostałe kruszywo zgarnęliśmy na kupkę przy drugich drzwiach i czekaliśmy, żeby [redacted] zabrał koparką resztę kruszywa. Gdy wyszedłem, [redacted] i [redacted] chcieli przesunąć te wagony, ale hamulce trzymały. [redacted] poszedł do wagonu i pociągnął za rączkę. Zaczęło syczeć, a ja patrzyłem z [redacted] świecąc sobie komórkami, czy klocki zwalniają. Nie pamiętam, czy [redacted] z [redacted], czy tylko [redacted] ciągnął za te rączki u pozostałych wagonów. Hamulce puściły. [redacted] wsiadł w koparkę i próbował je przesunąć. Nie szło. Wynikało, że lokomotywa trzymała. [redacted] powiedział „to choć, odczepimy przód”. I poszliśmy i odczepiliśmy. Pałąk z haka zrzuciliśmy razem z [redacted], on stał u góry. Przewód powietrny odczepiłem ja. Wyszliśmy stamtąd. Ja poszedłem po łopatę i miotłę. Przeszedłem za koparkę i zauważyłem, że wagony uciekają. [redacted] chciał je przestawić wysięgnikiem od koparki. Widziałem, jak [redacted] podbiegł do wagonów i zaciągał hamulce, ale nie zatrzymały się [redacted] próbował jeszcze chwytkiem od koparki zatrzymać je. Jak [redacted] nie udało się podbiegłem do wagonów i próbowałem zaciągnąć



hamulec dźwigniami, ale wagony dalej jechały i uciekły. Przedzwoniłem do ojca, żeby mnie zabrał. Jak ojciec przyjechał, to łopaty i miotły wrzuciliśmy do samochodu. Pojechaliśmy do domu, a po wyłożeniu łopat i miotły z samochodu pojechaliśmy na stację zobaczyć co się stało.

Na pytanie pierwsze czy pod ostatnim wagonem znajdował się płóz hamulcowy; pan W. odpowiedział, że wtedy nie wiedział, że coś takiego jest i nie wiedział jak to wygląda.

Na pytanie drugie, czy był szkolony z zakresu BHP na punkcie wyładunkowym, odpowiedział, że jako wolny słuchacz w Eurovii.

[red] – maszynista, ustawiacz, rewident taboru DB Schenker – wyjaśnił w dniu 27.07.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10, co następuje:

Dnia 26.07.11 miałem objąć służbę na lokomotywie BR 232-189 około godz. 20:00. Lokomotywa znajdowała się na punkcie wyładunkowym Eurovia. Ze względu na brak transportu byliśmy na miejscu z kolegą około 21:00. Kolega [red] był jeszcze na lokomotywie. W tym czasie trwał wyładunek. Jeżeli dobrze pamiętam to w tym czasie zaczęli rozładowywać trzeci wagon od końca składy. W międzyczasie załatwiałem służbowe sprawy z dyspozytorem DB Schenker przez telefon komórkowy. W tym czasie dowiedziałem się, że nastąpiła awaria koparki podczas rozładunku czwartego wagonu. Czerpak koparki został w wagonie i nie można go było usunąć. Trwało to jakiś czas i zaczęło się robić ciemno. Ustawiacz [red] stwierdził, że robi się ciemno i zdecydował o zakończeniu rozładunku. O zakończeniu pracy i fakcie, że jechaliśmy do hotelu powiadomił dyspozytora trakcji przez dyspozytora ruchowego. Ustawiacz zabezpieczył pociąg przed zbiegnięciem – wyłożył płóz hamulcowy. Ja natomiast zahamowałem skład hamulcem zespolonym oraz dwoma hamulcami lokomotywą. Jeden z kierowców bazy Eurovia zabrał nas do hotelu „Staropolski” w Strzelcach Krajeńskich. W hotelu byliśmy około 22:00. Po około 15 minutach przyjechało do hotelu dwóch młodych i bardzo rozstrzesionych mężczyzn mówiąc „RATUJCIE. WAGONY UCIEKŁY”. Kolega [red] wyszedł z nimi na korytarz i po powrocie do pokoju zrelacjonował mi rozmowę z nimi, wynikało z niej, że podczas podobnego rozładunku na stacji Gorzów Wielkopolski luzowali hamulce w wagonach i koparką przesuwali wagony do rozładunku i wtedy nic się nie działo.

Na pytanie nr 1: czy wykonywał jakieś jazdę pociągiem maszynista [red] potwierdził, że przesunął skład pociągu o jeden wagon w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód, ale do rejestratora nie wkładał swojej „kości” ani też nie zapisywał rozpoczęcia służby w książce pokładowej. Umówił się z operatorem koparki, że rano ustali telefonicznie czas rozpoczęcia pracy.

Na pytanie 2: czy było uzgodnione z pracownikami wyładowującymi zakończenie pracy i że nie będzie rozładunku maszynista Ś. odpowiedział: tak. kolega M. uzgodnił to z tymi pracownikami.

Na pytanie 3: czy był zapoznany z regulaminem obsługi punktu wyładunkowego maszynista Świerczyński odpowiedział: nie. nie byłem. Ale kolega, z którym miałem jechać był zapoznany.

Dnia 12.08.2011 r. wyjaśnienie Pana [red] na zadane pytania:

Pytanie 1: Dlaczego w dniu 25.07.2011 r. podczas obsługi pociągu nr 8801, który wyjechał ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód z pięcioma wagonami na punkt rozładunkowy Eurovia o godz. 21:00, nie zjechano ponownie do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód?

Wyjaśniam: w dniu 25.07.2011 r., po przyjeździe na stację Strzelce Krajeńskie Wschód, uzgodniliśmy z dyżurnym ruchu obsługę bocznicę Eurovia. Chciałbym nadmienić, że rolę kierownika pociągu pełnił [red] M. (który posiada autoryzację na punkt wyładowczy Eurovia) i wszelkie ruchy związane z obsługą pociągu 8801 były ustalone z dyżurnym ruchu SKW. Powrót pociągu z toru wyładowczego był możliwy, ponieważ w chwili przejazdu kończył się nasz czas pracy, a dyspozytura nie zabezpieczyła zmiany drużynys trakcyjnej.

Pytanie 2: Z kim uzgodniono pozostawienie ww. pociągu na szlaku od 22:30 dnia 25.07.2011 r. do dnia 26.07.2011 r.?

Pozostawienie pociągu było uzgodnione z dyżurnym ruchu SKW oraz dyspozyturą DB Schenker Rail Polska.

Pytanie 3: Czy był o tym powiadomiony dyżurny ruchu nastawni SKW i wyraził na to zgodę?

Dyżurny ruchu SKW był powiadomiony o pozostawieniu pociągu na ww. czas oraz wyraził zgodę na pozostawienie pociągu.

Pytanie 4: Jak był zabezpieczony ten pociąg przed zbiegnięciem?

W/w pociąg był zabezpieczony poprzez zahamowanie hamulcem zespołowym z lokomotywą, dwoma hamulcami ręcznymi z końca pociągu, płozą hamulcową podłożoną pod ostatnią os wagonu oraz dwoma hamulcami na lokomotywie.

Wyjaśnienie Pana ██████████ z dnia 13 września 2011 r.:

W całości podtrzymuję zeznanie złożone w dniu 27.07.2011 r. w Strzelcach Krajeńskich.

Dnia 25.07.2011 r. w czasie jazdy pociągu 873001 pomiędzy stacjami Kostrzyn a Strzelce Krajeńskie dzwoniłem do dyżurnej ruchu stacji Strzelce Krajeńskie Wschód czy jak dojedziemy to nas wyprawi na punkt wyładunkowy stwierdziła, że jak przyjedziemy to zobaczymy. Kolega M. powiedział, że jak będzie ciemno to już nas nie wypuszcza. Jak dojechaliśmy na miejsce, to udało się na nastawnię SKW osobiście. Oddałem R-7 od pociągu 873001 dyżurnej ruchu i powiedziałem, że po wykonaniu manewrów pojedziemy zostawić skład na punkcie wyładunkowym do rana. Odpowiedziała, że zrobicie manewry, wystawicie pociąg na tor 21, podyktuje rozkaz i pojedziecie.

Po wykonaniu pracy manewrowej otrzymałam rozkaz pojechaliśmy na punkt wyładunkowy.

Na nastawni SKW poinformowałem także dyżurną ruchu, że następnego dnia będzie tankowana lokomotywa przy okazji rozładunku. Moja rola tego dnia miała się ograniczyć do obsługi pociągu 873001 od Guben do Strzelec Krajeńskich Wschód. Obsługę pociągu 8801 zasugerował ustawiacz M.. Ja nie miałem autoryzacji, nie miałem znajomości Regulaminu prowadzenia ruchu do obsługi punktu wyładunkowego Eurovia, więc wszystko robiłem za zgodą i wiedzą ustawiacza ██████████. Nie byłem świadomy tego, że nie można pozostawiać składu pociągu na noc na punkcie wyładunkowym i innych postanowień tego regulaminu.

Dodaję, że rozmawiając na nastawni SKW z dyżurną ruchu o pozostawieniu pociągu na noc nie mówiła mi, że musimy zjechać tego dnia na stację, dlatego byłem przekonany, że nie ma przeciwnskazań do pozostawienia składu na noc. Kolega M. także o takim zakazie nic mi nie mówił. W dniu 26.07.2011 r. ja z kolegą M. oczekiwaliśmy w hotelu w Strzelcach Krajeńskich na informację od drużyny podstawającej wagony pod rozładunek – koledzy K. i Ś. o zakończeniu rozładunku pociągu 873001 i gotowości pociągu zwrotnego. Około godziny 18:57 przedzwoniłem do dyżurnego ruchu SKW z zapytaniem, czy jest już przygotowany już pociąg. Ponieważ pociąg nie był gotowy, przedzwoniłem do dyspozytora trakcji pana ██████████ M, aby zapewnił transport technologiczny celem podmiany drużyny na Zwierzyniec- na punkcie. Dyspozytor poprosił kolegę ██████████ o pomoc w transporcie drużyny pociągowej z hotelu. około godziny 20:00 zostali zabrani z hotelu samochodem prywatnym. Około godziny 20:30 – 20:40 przybyliśmy na lokomotywę w celu objęcia służby. W tym czasie był rozładowywany drugi wagon – końówka. Po wejściu na lokomotywę – dalszy przebieg zdarzeń przedstawiłem w zeznaniu w dniu 26.07.2011 r.

Dlaczego pan w tym dniu nie udokumentował rozpoczęcia pracy.

W czasie przyjmowania służby nastąpiła usterka koparki, co wyglądało na poważną awarię i po rozmowie z operatorem koparki umówiłem się na drugi dzień. Gdybym rozpoczął pracę to nie mógłbym rano rozpocząć kolejnej pracy.

Ile było płozów hamulcowych na lokomotywie podczas przyjęcia ?

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

Były 2 płozy hamulcowe.

[redacted] - maszynista, ustawiacz, rewident taboru DB Schenker – wyjaśnił w dniu 27.07.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10 co następuje:

Dnia 26.07.2011 miałem rozpocząć służbę jako ustawiacz – rewident taboru na poc. 8805 stojącego na punkcie wyładowczym Eurovia. Ze względu na brak transportu spóźniłem się maszynistą [redacted]. Byliśmy na miejsce około godz. 21:00. Po przyjeździe stwierdziłem, że dwa ostatnie wagony zostały rozładowane. W międzyczasie, zanim doszliśmy do lokomotywy, maszynista K. z ustawiaczem Ś. zepchnęli skład o jeden wagon. Po wejściu na lokomotywę przystąpiliśmy do objęcia pojazdu. W międzyczasie kolega Ś. zepchnął skład o jeden wagon. Po zepchnięciu wagonu przebywaliśmy w czołowej kabinie RB. Po jakimś czasie usłyszeliśmy, że koparka nie chodzi. Poszliśmy zorientować się, ci się stało. Operator stwierdził, że maszyna jest zepsuta i nie można jej obracać. Czerpak utknął w wagonie. Operator stwierdził, że naprawa będzie trwać dłuższy czas. W tym momencie kolega Ś. poprosił o numer kontaktowy, aby rano umówić się na kontynuację rozładunku. Tak się umówiliśmy i rozładunek został przerwany. Po tym fakcie poszliśmy na lokomotywę. Ja zakręciłem hamulce ręczne w kabinie A i B, a kolega Ś. zahamował skład hamulcem zespołolonym. Nadmieniam, że te wagony nie mają hamulców ręcznych. Po zejściu z lokomotywy poszedłem z kolegą zabezpieczyć skład płożem hamulcowym od strony spadku. Zeszczyliśmy na dół, do firmy ochroniarskiej, czekając na okazję podwiezienia do hotelu. O godz. 21:33 dzwonilem do dyspozytora ruchowego, że skład nie zostanie w dniu dzisiejszym rozładowany ze względu na awarię koparki i że zjeżdżamy do na hotel do Strzelców Krajeńskich. O tym fakcie powiadomiłem także dyspozytora trakcyjnego. Przyjechaliśmy do hotelu i poszliśmy do pokoju kolegi [redacted] aby porozmawiać. Po godz. 22 –ej ktoś zaczął pukać w drzwi do pokoju. Ja siedziałem tylem i nie widziałem kto to. Otworzył kolega K. Usłyszałem tylko „RATUJCIE BO NAM WAGONY UCIEKŁY”. K. chwilę rozmawiał z nimi i po powrocie powiedział, że ci co przyszli wagony takie popychali sami w Gorzowie Wielkopolskim.

Na pytanie nr 1, czy pracownicy rozładowujący potwierdzili, że rozładunek będzie przerwany; ustawiacz M. odpowiedział: tak, potwierdził operator koparki.

Na pytanie 2, czy jest zapoznany z Regulaminem obsługi punktu wyładunkowego Eurovia; ustawiacz M. odpowiedział twierdząco: tak, mam autoryzację.

Na pytanie 3, czy często zdarza się, że skład nierozładowany pozostawał na punkcie w porze ciemnej, ustawiacz M. odpowiedział: nie jeżdżę tutaj często, ale to co się orientuję, do takiej sytuacji doszło pierwszy raz.

W dniu 12 sierpnia 2011 Pan [redacted] udzielił odpowiedzi na zadane pytania i wyjaśnił, że w dniu 25 lipca 2011 r uzgodnił z dyżurnym ruchu st. Strzelce Krajeńskie Wschód obsługę bocznic „EUROVIA”. Wyjaśnił że nie powrócił składem do stacji, ponieważ pora była już ciemna – po godz. 22.00, a regulaminowo obsługa bocznic powinna odbywać się w porze od świtu do zmierzchu. Ponadto na drodze przebiegu znajdują się przejazdy niestrzeżone. Wyjaśnił również, że wcześniej również dochodziło do pozostawiania składów na bocznicach w porze nocnej, o czym wiedzieli zarówno dyspozytorzy, jak i dyżurni ruchu. Wyjaśnił również, że pozostawianie składu na bocznicach umożliwiało wcześniejsze prace rozładunkowe, ponieważ nie tracono czasu na podstawienie wagonów, a nie ma zakazu pozostawiania składów na bocznicach, w stanie zahamowanym hamulcem zespołolonym i spręgniętym z lokomotywą. W dniu 25. 07 2011. skład 5 wagonów pozostał na wyładowani, o czym wiedział dyżurny ruchu, dyspozytór i drużyna trakcyjna, która przyjeżdżała na wyładunek. Wyjaśnił ponadto, że nie było potrzeby aby ładowny skład wracał na stację, a następnie rano był ponownie podstawiany do wyładunku. Dyżurny ruchu wyprawiający skład w dniu 25 lipca, wiedział że skład ten pozostanie na bocznicach

do następnego dnia i wyraził zgodę na pozostawienie składu na bocznicy. Z pytaniem o zgodę zwrócił się telefonicznie maszynista ██████████ Ś. Na pytanie dotyczące zabezpieczenia składu na postoju odpowiedział że skład był zabezpieczony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie lokomotywy hamulcami ręcznymi w obu kabinach, zakręceniem dwóch hamulców ręcznych w wagonach od strony spadku, oraz założenie płozy pod ostatni wagon od strony spadku.

W dniu 25 sierpnia 2011 r. ██████████ podtrzymały zeznania złożone poprzednio wyjaśniając następnie sposób przygotowania składu do jazdy na bocznicy „Eurovia”.

Po przejeździe pociągu 873001 na tor 4 „SKW” lokomotywa została odczepiona od składu, przestawiona po torze wolnym na koniec składu, ponownie dołączona do składu. Po odłączeniu grupy pięciu wagonów, wykonaniu uproszczonej próby hamulca, uzgodnieniu z nastawniczym przestawienia i przestawieniu składu na tor 21 udał się na nastawnię po rozkaz pisemny „S” na wyjazd pociągu. Po otrzymaniu rozkazu powrócił na lokomotywę, wręczył rozkaz maszyniście ██████████ a następnie wyjechali do punktu wyładunkowego („Eurovia”) gdzie przybyli około godziny 21.00. Na punkcie nie było obsługi więc zabezpieczyli skład i udali się do hotelu. Jednocześnie zmienił wyjaśnienie w części dotyczącej uzgodnień z dyżurną ruchu pozostawienia składu na punkcie wyładunkowym na noc. Oświadczył, że z dyżurną uzgadniał jedynie wyjazd na punkt wyładunkowy.

██████████ maszynista, ustawiacz, rewidencja taboru DB Schenker – wyjaśnił w dniu 27.07.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10 co następuje:

Dnia 26.07.2011 pełniłem obowiązki maszynisty na lokomotywie BR 232-189 obsługującej pociągi 8801, 8802, 8803, 8804 i 8805. Rozpoczęcie pracy o godz. 07:00 i zakończenie o godz. 20:00. O godzinie 20:02 otrzymałem rozkaz pisemny „S” dla pociągu 8805 do obsługi punktu rozładowczego Eurovia do km 3,100 i z powrotem. Około godziny 20:12 -20:13 byliśmy na miejscu. Ekipa rozładunkowa zaczęła rozładowywać towar. Rozpoczynając od ostatniego wagonu. W międzyczasie wypełniałem książkę pokładową i oczekiwaliem z kolegą na podmianę. Zanim przyszła podmiana, to przestawiłem pociąg o jeden wagon. Po przybyciu podmiany rozładunek odbywał się bez zakłóceń, a my z kolegą ██████████ Ś. udaliśmy się do hotelu na nocleg w Strzelcach Krajeńskich. Po jakimś czasie przyjechali do hotelu koledzy, którzy nas podmieniali: M. i Ś. Przyszli do mnie do pokoju i oznajmili, że uszkodziła się koparka i naprawa nastąpi dnia następnego. Po około 20 minutach do naszego pokoju bardzo mocno zapukali: operator koparki i druga osoba, której nie znam. Byli bardzo przestraszeni i powiedzieli, że odpięli wagony od lokomotywy, wyluzowali wagony i przesunęli. Próbowali przestawić skład o jeden wagon, ale im wagony zbiegły. Zaraz po tym usłyszeliśmy sygnały pogotowia i straży pożarnej. Już wiedziałem, że sprawa jest poważna.

Na pytanie 1, czy był zapoznany z regulaminem obsługi punktu wyładunkowego Eurovia; maszynista potwierdził „tak. byłem”.

Na pytanie 2, czy często się zdarzało, że skład pociągu pozostawał na punkcie wyładunkowym na noc bez nadzoru; maszynista K. odpowiedział, że nie ma takiej wiedzy.

W dniu 25 sierpnia 2011 r. ██████████ odpowiadając na pytania wyjaśnił, że nie posiadał wiedzy o braku hamulców ręcznych w składzie pociągu.

Na kolejne pytanie dlaczego w czasie rozładunku skład był przestawiany o kilka metrów odpowiedział, że w różnych wagonach był różnego rodzaju materiał i żeby nie doszła do zmieszania się różnych kruszyw skład był tak przestawiany. Podał jednocześnie że czas wyładunku jednego wagonu trwał około 15 minut, przy czym jeśli np. uszkodziła się koparka to czas ten ulegał wydłużeniu.

Na pytanie „Czy było przekazanie – objęcie lokomotywy?” odpowiedział: „Tak – drużyna trakcyjna Ś., M. Mieli jechać do Guben.”

Na pytanie o pozostawienie taboru na noc bez obsady odpowiedział „Ja bym sobie na to nie pozwolił. To był pierwszy przypadek, że obejmowałem pociąg na górze.”

Na kolejne pytanie „Czy personel PLK był wymagający w stosunku do was, jeżeli chodzi o osygnalizowanie pociągu, czy zbyt późny wyjazd do obsługi punktu wyładunkowego?” – odpowiedział: „Szczególnie dyżurni ruchu Ł., K. czy też nastawniczy pełniący dyżur w dniu 26. 07. w porze dziennej.

Na pytanie o łączność z sieci komórkowej odpowiedział, że w sprawach techniczno-ruchowych posługiwał się radiotelefonem, natomiast w sprawach organizacyjnych, logistycznych kontaktował się za pomocą służbowego telefonu komórkowego.

[red] –ustawiacz DB Schenker – wyjaśnił w dniu 27.07.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10, co następuje:

Dnia 26.07.2011 pełniłem obowiązki ustawiacza w godzinach 07:00 – 20:00. Obsługiwałem pociągi 8801/8802, 8803/8804 i 8805. O godzinie 20:02 odebrałem rozkaz pisemny „S” na jazdę do km 3,100 w kierunku Strzelec Krajeńskich na punkt wyładowczy Eurovia. Skład - siedem wagonów węglarek załadowanych kruszywem. Po około 15 minutach dojechaliśmy na punkt. Oczekiwaliśmy na podmianę. Firma rozładowująca zaczęła rozładunek od ostatniego wagonu. Po przybyciu podmiany i objęcia przez nich obowiązków, udaliśmy się do hotelu samochodem, którym przyjechała podmiana. Podmienili nas [red] Ś. i [red] M. Po jakimś czasie powrócili kolędy nas podmieniające do hotelu i powiedzieli, że rozładunek ze względu na awarię koparki będzie rano. Skład został na ładowni – punkcie rozładunkowym. Po jakimś czasie przyjechał operator koparki z kimś jeszcze i oznajmili, że wagony im zbiegły. Ponadto oznajmiam, że z regulaminem obsługi punktu wyładunkowego Eurovia zapoznałem się.

W dniu 25 sierpnia 2011 r. [red] udzielił odpowiedzi na pytanie dotyczące przebiegu procesu przygotowania pociągu do wyjazdu na szlak do punktu wyładunkowego. Praca ta przebiegała następująco:

Po dojechaniu do ukresu rozjazdu nr 18 dyżurna(y) ruchu zezwalała za pomocą rozkazu pisemnego „S” na wjazd na tor 21. Przez cały czas byłem na początku pchanego składu. Jadę przez cały czas na stopniu wagonu. Nie ma problemu z łącznością radiotelefoniczną. Nie ma też problemu, aby zatrzymać się przed zasypką. Następnie po omówieniu pracy manewrowej za pomocą łączności pociągowej, po odstawieniu próżnych wagonów zaczepialiśmy kolejną grupę wagonów ładownych. Następnie przemanewrowaliśmy na tor 21. Dokonaliśmy uproszczonej próby hamulca, osygnalizowywaliśmy pociąg. Wykazy pojazdów kolejowych nie zawsze dostarczaliśmy do pracowników PLK, ale zdarzało się ze na końcu dnia donosiliśmy tym pracownikom za cały dzień. Rozkazy dostarczał nastawniczy, lub odbieraliśmy z nastawni. Przy formowaniu poc. 8805 byłem świadomy że w pociągu nie ma wagonów hamulcem ręcznym. Nikogo o tym nie informowałem. Jazd pociągowych dokonywałem tylko ze Strzelec Krajeńskich Wschód do km 3.100. mam tylko upoważnienie do wykonywania czynności ustawiacza, nie mam na kierownika pociągu towarowego. Z tego też względu nie mogłem wykonywać szczególnych prób hamulca zespolonego. Wcześniej miała miejsce awaria koparki (w zeszłym roku) i z częściowo rozładowanymi wagonami zjechaliśmy na stację, aby nie pozostawić składu pociągu na szlaku w nocy. W dniu 26. 07. Podjęliśmy pracę po godzinie 20.00 – zawieźliśmy skład na punkt wyładunkowy – podmiana dopiero jechała i nie wiadomo o której przyjedzie, a zwlekając z odjazdem dyżurny mógłby nie wypuścić nas, gdyż robiło się późno. Ja osobiście gdyby doszło do takiej sytuacji to bym na pewno nie zostawił pociągu na szlaku, tylko bym zjechał na stację.

[red] dyżurny ruchu ISE Krzyż – wyjaśnił w dniu 29.07.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10 co następuje:

Dnia 26.07.2011 o godzinie 17:25 przyjąłem dyżur na nastawni dysponującej SKW stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. około godziny 19:50 poleciłem nastawniczemu SKW-1 G. przygotować drogę przebiegu dla wyjazdu pociągu 8805 z toru nr 21 na szlak SKW – km 3,100. o godzinie 19:57 otrzymałem zgłoszenie od drużyną pociągowej poc. 8805, że jest gotowy do wyjazdu po próbie hamulca. O tej samej godzinie nastawniczy G. zgłosił, że droga przebiegu dla wyjazdu pociągu 8805 jest przygotowana i rogatek są zamknięte. Podyktowałem nastawniczemu rozkaz pisemny „S”, by dostarczył drużynie pociągowej pociągu 8805. O godzinie 20:00 dostarczył rozkaz pisemny, a o godzinie 20:02 nastawniczy zgłosił wyjazd pociągu 8805. O godzinie 22:10 nastawniczy G. zgłosił mi, że ze szlaku SKW – km 3,100 z dużą prędkością przejechały obok niego wagony. W chwili powiadomiania usłyszałem huk. Po rozmowie z nastawniczym udało się na stację, by zobaczyć co się stało. Po stwierdzeniu na gruncie okazało się, że wagony zniszczyły koźlak oporowy, a trzy lub cztery wagony wbiły się w budynek stacyjny. Po powrocie na nastawnię zamknąłem tory: nr 1 i nr 21 na stacji i tor szlakowy SKW – km 3,100 oraz powiadomiłem naczelnika P., IZDD Zielona Góra – T. i dyspozytora IDDE Szczecin. O godzinie 22:25 IZDD T. zgłosił mi, że powiadomił odpowiednie służby. Na polecenie kierownictwa ISE Krzyż zgłosiłem IZDD Zielona Góra o konieczności przysłania pogotowia sieciowego PKP – Energetyka, gdyż konieczne było wyłączenie napięcia w okolicach budynku stacyjnego.

Na pytanie, czy otrzymał informację o zbiegających wagonach ze szlaku SKW – km 3,100: dyżurny ruchu, pan Ł. powtórzył, że otrzymał powiadomienie tylko i wyłącznie od nastawniczego G.

W dniu 16 sierpnia 2011 r. [red] udzielił odpowiedzi na zadane pytania:

Czy nawiązywał Pan łączność z drużyną pociągową poc. 8805 znajdującą się na szlaku „SKW – km. 3.100”?

Odp: Około godziny 21.40 próbowałem nawiązać łączność z drużyną pociągową poc. 8805 – bezskutecznie.

Czy w czasie znajdowania się poc. 8805 na szlaku „SKW – km. 3.100” drużyna pociągowa nawiązała z Panem łączność?

Odp: Nie nawiązała ze mną żadnej łączności.

W dniu 25 sierpnia 2011 r. [red] odpowiadając na pytania wyjaśnił, że: wykaz pojazdów kolejowych w składzie od pociągu 8805 zostawił ustawiacz. Nie pamięta sposobu powiadomienia o gotowości do wyjazdu pociągu na punkt wyładunkowy „Eurovia”, najprawdopodobniej maszynista zgłosił gotowość przez radiotelefon, ale również zgłoszenie mogło być od nastawniczego „SKW1”. Nastawniczy zgłosił czas wydania rozkazu pisemnego „S” i wyjazd pociągu z sygnałami końcowymi. Na pytanie dotyczące hamulców ręcznych w składzie pociągu dyżurny odpowiedział że nikt mu nie przekazywał, takich informacji. Na kolejne pytanie dotyczące pozostawania składu na punkcie rozładunkowym w porze nocnej Pan [red] Ł. odpowiedział, że nie przypomina sobie żeby dochodziło w przeszłości do takich sytuacji. Kolejne pytanie dotyczyło wykorzystywania łączności telefonicznej (stacjonarnej) przez pracowników DB Schenker – odpowiedział, że takie rozmowy się zdarzały.

Kolejne pytanie dotyczyło sposobu realizacji wjazdu z punktu wyładunkowego na stację: „Maszyniści zgłaszały się po zatrzymaniu pociągu w ukresie rozjazdu 18”. W sprawie numerów

pociągów dyżurny ruchu wyjaśnił że ktoś (nie znał personaliów) zwrócił się do zwierzchników z tym problemem i od pewnego czasu nadawano pociągom numery wskazane przez nadzór.

Na pytanie „Czy drużyyna pociągu informowała Pana o pozostawieniu pociągu 8805 na noc?” odpowiedziała „*Nie informowali mnie o tym*”.

[redakcja] Dyzurna ruchu w dniu 16.08.2011 r. wyjaśniła, co następuje:

W dniu 25.07.2011 r. o godz. 18:00 przyjęłam dyżur ruchu na nastawni SKW na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Dyżur przebiegał bez zakłóceń o godz. 20:51 wyjechał pociąg 8801 na szlak SKW - km 3,100 do punktu wyładowczego Zakładu Budowy Dróg. O godz. 6:00 przekazałam dyżur informując zmiennika o znajdowaniu się pociągu 8801 na szlaku SKW - km 3,100 to wszystko co mam do powiedzenia.

Pytanie – Czy nawiązywała pani łączność z drużyną pociągową pociągu 8801 znajdującego się na szlaku SKW – km 3,100?

Odpowiedź – *około godz. 21:30 próbowałam porozumieć się z drużyną pociągową pociągu 8801, ale nikt nie odpowiadał.*

Pytanie – Czy w czasie znajdowania się pociągu 8801 na szlaku SKW – km 3,100 drużyyna pociągowa nawiązywała z panią łączność?

Odpowiedź – *nie, ani razu.*

W zeznaniach złożonych w dniu 25 sierpnia 2011 r. [redakcja] oświadczyła, że około godziny 20.30 dnia 25. 07. 2011r. na stanowisko dyżurnego ruchu przybył pracownik przewoźnika, pozostawił wykaz wagonów w składzie pociągu i oznajmił że potrzeba wyjechać na punkt wyładowczy „Eurovia”, bo czeka tam ekipa na wyładunek. Stwierdziłam, że jest widno i mogą wyjechać. Wyszedł i udał się do pociągu. Następnie wykonane zostały manewry, sformowano skład pociągu 8801 i przestawiono na tor 21. Poprzez nastawniczego drużyyna zgłosiła gotowość do jazdy. Około godz. 20. 50 podyktoała nastawniczemu rozkaz pisemny „S” dla pociągu bocznicowego którego skład wg dokumentów złożony był z 5 wagonów. Pociąg wyjechał około 20.51. Zgłoszenie gotowości nastąpiło drogą radiową. Około godziny 22.00 dyżurna wypołowała pociąg 8801, jednak NIKI nie odpowiedziała na wezwanie. O godz. 6.00 dnia 26. 07. 11. zakończyła dyżur. Przy zmianie poinformowała ustnie że skład pozostał na szlaku.

Na pytanie dlaczego zezwoliła na wyjazd o godzinie 20.50 odpowiedziała, że uznała iż drużyyna zna regulamin i wie że należy zjechać na stację w porze widnej i że w rozkazie było to napisane. Mogli zjechać nawet gdy wagony pozostały jeszcze częściowo załadowane. Na pytanie czy pociąg był osygnalizowany, odpowiedziała, że tak.

Na pytanie „Skąd brała Pani numery pociągów i dlaczego były zmieniane numery na powrót?” odpowiedziała „*Nie wiem*”.

Na kolejne pytanie dotyczące praktyk pozostawania składu na szlaku w porze ciemnej, odpowiedziała, że nie pamięta takich zdarzeń, a w jej pracy był to chyba pierwszy przypadek. Kolejne pytanie dotyczyło składu drużyyny pociągowej. Odpowiedziała że wg jej wiedzy była to drużyyna dwuosobowa.

W kolejnych wyjaśnieniach złożonych również 25 sierpnia 2011r a dotyczących treści rozmów telefonicznych z nr nastawni (95 7191433) przeprowadzanych z drużyną pociągową o godz. 18.48 i 19.51, Pani [redakcja] wyjaśniła, że w pierwszej rozmowie maszynista pytał o możliwość wjazdu na punkt rozładunkowy, na co odpowiedziała że jeśli będzie widno to będą mogli pojechać, a za drugim na ponowne pytanie o możliwość wjazdu, ponownie odpowiedziała że jeśli będzie widno to będą mogli wyjechać.

Stanowczo stwierdziła że o żadnym pozostawieniu składu nie było mowy. Miało to odzwierciedlenie w treści rozkazu.

[red] nastawniczy ISE Krzyż – wyjaśnił w dniu 29.07.2011 roku w sprawie zbiegnięcia siedmiu wagonów z punktu rozładunkowego Eurovia na stację Strzelce Krajeńskie Wschód w dniu 26.07.2011 o godz. 22:10 co następuje:

Dnia 26.07.2011 o godzinie 17:25 przyjąłem dyżur na nastawni wykonawczej SKW-1 stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Dyżur przebiegał bez zakłóceń. Około godziny 19:50 otrzymałem od dyżurnego ruchu SKW pana [red] Ł. polecenie przygotowania drogi przebiegu dla wyjazdu poc. 8805 z toru nr 21. Na tor szlakowy SKW – km 3,100. O godzinie 19:57 zgłosiłem dyżurnemu ruchu SKW włożenie drogi przebiegu i zamknięcie rogatek na przejeździe dla pociągu 8805. Dyżurny ruchu Ł. podyktował treść rozkazu pisemnego „S” na wyjazd dla pociągu 8805. Rozkaz dostarczyłem drużynie pociągowej o godz. 20:00. Po przybyciu na nastawnię SKW-1 po dostarczeniu rozkazu pisemnego „S” dla pociągu 8805 zgłosiłem ten fakt dyżurnemu ruchu Ł. Pociąg wyjechał o godzinie 20:02 o czym powiadomiłem dyżurnego ruchu SKW. Około godziny 22:10 usłyszałem szum na zewnątrz nastawni. Wyjrzałem przez okno i zobaczyłem, że ze szlaku SKW – km 3,100 z dużą prędkością przejeżdżają wagony przez przejazd. Powiadomiłem o tym dyżurnego ruchu. W chwili powiadamiania wagony uderzyły w kozioł oporowy na torze nr 21, a następnie w budynek stacyjny. Usłyszałem wielki huk. Po porozumieniu się z dyżurnym ruchu udało się na stację, aby zobaczyć, co się stało. Po przybyciu na miejsce stwierdziliśmy razem z dyżurnym ruchu, że wagony zniszczyły kozioł oporowy i wbiły się w budynek stacyjny. Widząc, że ludzie udzielają już pomocy, wróciliśmy na posterunki. O godzinie 22:15 dyżurny ruchu Ł. zamknął tory stacyjne nr 1 i nr 21, zabezpieczyłem zamknięte tory na urządzeniach SKW-1 i na gruncie.

Na pytanie, czy miał czas, po zauważeniu zbiegających wagonów ze szlaku, na wyłożenie płyty hamulcowej; pan G. odpowiedział, że nie miał czasu, ponieważ w chwili ich zauważenia wagony przejeżdżały już obok nastawni.

W dniu 25 sierpnia 2011 r. [red] odpowiadając na pytanie „Jak były realizowane wyjazdy i wjazdy pociągów (na bazę Eurovia)?” wyjaśnił, że: „Zgodnie z Regulaminem (...) po wręczeniu rozkazu na wyjazd, wyjazd trwał około 2 minut”.

Na pytanie dotyczące przekazywania dokumentacji pociągowej odpowiedział ze wykaz wagonów w składzie dostarczano albo na nastawnię „SKW” lub na „SKW1”.

Na kolejne pytanie dotyczące pozostawiania składów na szlaku w porze nocnej odpowiedział że od maja tj. od czasu rozpoczęcia pracy na nastawni SKW takich przypadków nie było.

Na pytanie dotyczące wjazdu wagonów na stację odpowiedział: „Usłyszałem je, jak już były na przejeździe”.

Kolejne pytanie dotyczyło zachowania się drużyny pociągowej po zakończeniu manewrów, a przed wyjazdem na szlak.

Odpowiedź: „Pracownik jadący na ostatnim wagonie wracał pieszo do lokomotywy, Nie widziałem, aby coś więcej robił przy wagonach”.

Na kolejne pytanie dotyczące osygnalizowania składu potwierdził prawidłowość osygnalizowania pociągu.

Następne pytanie dotyczyło wyposażenia wagonów w składzie pociągu w hamulce ręczne. Odpowiedź: „Zwracałem na to uwagę, ale nie zauważyłem takich wagonów”.

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

Do prowadzonego postępowania złożył w dniu 26. 08. 2011 r. oświadczenie Pan- [redakcja]
właściciel firmy prowadzącej rozładunek „[redakcja]”

W swoim oświadczeniu poinformował że osobą nadzorującą rozładunek wagonów w dniu 26. 07. 2011 r był Pan- [redakcja] zatrudniony na stanowisku sprzątacz wagonów. Oświadczył również, że zatrudnieni przez niego pracownicy posiadali stosowne szkolenie stanowiskowe i dopuszczenie do pracy, oraz byli zapoznani z warunkami BHP. Dla pracowników prowadzone są bezpośrednie szkolenia BHP przed przystąpieniem do pracy.

Właściciel firmy poinformował że przekaże dane adresowe Pana- [redakcja] dla dalszych działań Komisji

Ustalono również że operator koparki Pan- [redakcja] posiadał stosowne uprawnienia do obsługi koparki, jak również posiadał stosowne przeszkolenie i dokumenty w tym zakresie.

Wyjaśnienia złożone przez dyspozytorów DB Schenker Rail Polska S.A. w Zabruszu:

[redakcja] w dniu 24.08.2011 r. wyjaśnił co następuje:

Dnia 25.07.2011 r. objąłem służbę o godzinie 18:00. O godzinie 20:30 maszynista [redakcja] zgłosił mi, iż dojechał do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód z Guben. Dyżurna manewrowa skład miała postawić dnia 26.07.2011 r. ok. godz. 07:00. Dnia 25.07.2011 r. nie było pod rozładunkiem naszego składu.

[redakcja] w dniu 24.08.2011 r. wyjaśnił co następuje:

W dniu 25.07.2011 r. pełniłem służbę na stanowisku dyspozytora trakcji przewozów międzynarodowych w godzinach od 18:00 do 06:00. Około godziny 22:00 otrzymałem informacje o konieczności pozostania na hotelu na następną dobę panów [redakcja]. [redakcja] zwrócił się do mnie, że prace te zostaną wznowione dnia 26.07.2011 r co do miejsca pozostawienia wagonów nie wydałem żadnych poleceń obsadzie trakcyjnej, ponieważ decyzje te nie leżą w moich kompetencjach.

[redakcja] w dniu 24.08.2011 r. wyjaśnił co następuje:

O godz. 21:00 maszynista p. [redakcja] poinformował mnie, że skład na stacji [redakcja] Wschód nie będzie rozładowany z powodu awarii rozładownika. Łyżka z rozładownika została w wagonie co uniemożliwiło zabranie wagonów z bocznicę. W związku z tym zjechał on na hotel i miał ponownie jechać na lokomotywę rano w celu dalszego rozładunku. Około godz. 22:10 p. [redakcja] zadzwonił do mnie z informacją którą otrzymał od ochroniarza na bramie wjazdowej na bocznice firmy Eurovia, że z bocznicy zbiegły siedem wagonów naszej własności. Poinformowałem go, że to niemożliwe, gdyż my nie mamy tam naszej drużyny manewrowej. Zadzwoniłem natychmiast do maszynisty p. [redakcja] w celu zapytania, gdzie się obecnie znajduje. Dostałem potwierdzenie o tym że obecnie przebywa na hotelu i nic mu nie wiadomo na temat zbiegnięcia wagonów. Natychmiast wykonałem telefon do dyżurnego ruchu w stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Dyżurny odebrał dopiero za czwartym razem i poinformował mnie, że wagony zdemołowały połowę stacji i w tej chwili nie może rozmawiać bo musi poinformować o zdarzeniu swoich przełożonych. Prosił o późniejszy telefon. Po rozłączeniu się z dyżurnym wykonałem ponownie telefon do p. [redakcja] w celu poinformowania go o całym zdarzeniu. Dostałem informację, że właśnie do nich przyjechała ekipa rozładunkowa i prosiła o pomoc z powodu zbiegnięcia wagonów z bocznicę. Przekazali oni maszynistę, że udało im się naprawić

rozładowarkę i sami odczepili sobie wagony od lokomotywy i wyluzowali w celu dalszego rozładunku. W trakcie podciągania wagony im zbiegły z bocznicy. O zdarzeniu poinformowaliśmy wszystkie osoby które w tym dniu miały dyżur w razie jakichkolwiek wypadków. W późniejszym czasie byliśmy na bieżąco informowani o skutkach tego zdarzenia przez dyżurnego ruchu oraz służby PLK.

[red] w dniu 24.08.2011 r. wyjaśnił co następuje:

W dniu 26.07.2011r. przyjąłem służbę jako dyspozytor trakcji o godz. 18:00. O godz. 19:00 otrzymałem telefon od maszynisty [red] przebywającego w hotelu w Strzelcach Krajeńskich, żeby załatwić samochód na dojazd na lokomotywę. Zadzwoniłem do maszynisty [red] który w tym czasie kończył pracę na manewrach na BR-189, uzgodniłem z nim, że samochód pojedzie na hotel po maszynistów [red], a następnie do nich na podmianę. O godz. 20:00 maszynista [red] zadzwonił do mnie, zdając służbę na lok. BR-189, podał dane odnośnie lok. PK, ilości paliwa, stan licznika oraz wziął przedłużenie na 1 godz.. Powiadomił mnie, że zmiana jest na lokomotywie a oni wracają tym samym autem na hotel.

Maszynista [red] i [red] nie brali wykazu pracy na rozpoczęcie służby, jak również do momentu zdarzenia nie kontaktowali się ze mną telefonicznie. O wypadku powiadomił mnie dyspozytor ruchu [red]. Zadzwoniłem do pana [red] w celu wyjaśnienia co się stało i gdzie w tej chwili przebywają, otrzymał wiadomość, że są na hotelu, o czym wcześniej mnie nie powiadomili.

— świadców:

Nie było

c) stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:

— systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych:

Na linii nr 426 został zawieszony ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Do rozładunku kruszywa dla Zakładu Budowy Dróg Zwierzyn wyremontowano odcinek toru od stacji Strzelce Krajeńskie Wschód do km 3,100, przystosowując go do prędkości 40 km/h. Sygnalizatorów na tym odcinku nie było. Wjazdy i wyjazdy na i ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód odbywały się na rozkazy pisemne „S”. Ruch na tym odcinku prowadzono jedną lokomotywą na szlaku, bez zapowiadania pociągów – szczegółowe zasady określał Regulamin prowadzenia ruchu pociągów..., stanowiący załącznik do umowy pomiędzy PKP PLK S. A. a DB Schenker Rail Polska S. A. (patrz Pkt 2a, pierwszy odnośnik niniejszego protokołu).

— toru na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu:

Stan techniczny toru nie miał wpływu na przyczyny i okoliczności powstania zdarzenia. Pomiary wykonane po wypadku na odcinku od st. Strzelce Krajeńskie Wschód do km 3,100 są załączone do akt sprawy.

— pozostałej infrastruktury kolejowej:

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

Na końcu toru 21 stacji Strzelce Krajeńskie Wschód zabudowano standardowy kozioł oporowy o konstrukcji z szyn typu 49E1. Kozioł usytuowany był w taki sposób, że:

- odległość początku zasypki piaskowej do ściany budynku stacyjnego wynosiła 40m
- grubość zasypki nad główką szyny wynosiła około 50 cm
- długość zasypki przed kozłem wynosiła 9 m
- odległość kozła od ściany budynku stacyjnego wynosiła 31 m
- odległość kozła od pozostałości fundamentów budynków dobudowanych do budynku stacji wynosiła 11 m

W wyniku wypadku kozioł oporowy został całkowicie zniszczony, jedna jego część zabudowana w lewym toku szynowym w odległości 8 m od początku zasypki piaskowej, została oderwana od szyny i znajdowała się pod trzecim wagonem od budynku stacyjnego, druga część kozła zabudowana w prawym toku szynowym w odległości 9 m została wygięta.

Kozioł oporowy spełniał wymogi starych Przepisów technicznych... D-1 wydanych przez Ministerstwo Komunikacji w 1982 r.

„W końcu toru nie połączonego z innym torem powinien być ustawiony kozioł oporowy właściwego typu, zatwierzonego przez DG PKP.”

“Tor na odległości 5 – 10 m przed stałym kozłem oporowym powinien być zasypany piaskiem na 5 – 10 cm powyżej główka szyny”

Kozioł ten nie spełnia wymogów obowiązującej od 2005r. Instrukcji Id-1 (D-1). §10 ust.5 ww. Instrukcji określa następujące zasady zabudowy kozła oporowego na żeberekach ochronnych:

„Jeżeli żeberko ochronne prowadzi w kierunku trwałej przeszkody, odległość kozła oporowego od przeszkody powinna wynosić, co najmniej 100m, a tor powinien być zasypany ponad główką szyny na długości co najmniej 30m na wysokość od 0,15m na początku zasypki do 0,30m przy kozle oporowym. Dopuszczalne jest, w uzasadnionych przypadkach, zmniejszenie odległości kozła do przeszkody do 50m, pod warunkiem zasypania terenu za kozłem warstwą o grubości co najmniej 0,50m na długości nie mniejszej niż 30m”.

— urządzeń łączności:

W wyniku analizy zapisów z rejestratorów danych z manipulatorów radiotelefonu PYRYLANDIA zamontowanych na lokomotywie BR232-189 (kanal R 3) oraz na podstawie billingów rozmów ze służbowych telefonów komórkowych pracowników DB Schenker Rail Polska S. A. oraz telefonu stacjonarnego zamontowanego na nastawni SKW stwierdzono, że urządzenia łączności były sprawne i wykorzystywane do prowadzenia rozmów pomiędzy pracownikami uczestniczącymi w procesie przewozowym.

— pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem zapisów z automatycznych rejestratorów danych:

Opis zapisów prędkościomierza pojazdu trakcyjnego typu BR232-189

Prędkościomierz typu: PIAP T-130P

Świadectwo sprawdzenia tachografu aktualne, ważne do 30.06.2012r.

Nr jednostki centralnej tachografu 08/154

Elektroniczna karta pamięci – pamięć wewnętrzna tachografu

Zakres pomiarowy prędkościomierza: 130 km/h

Lokomotywa własności DB Schenker Rail Polska S.A. w Zabrze

Drużynę trakcyjną stanowili uprawnieni pracownicy DB Schenker Rail Polska S.A.:

W dniu 25.07.2011r. w godz. 9³⁰ – 22³⁰:

Maszynista - p. [REDACTED]

Pomocnik maszynisty - p. [REDACTED]

W dniu 26.07.2011r. w godz. 7⁰⁰ – 21⁰⁰:

Maszynista - p. [REDACTED]

Pomocnik maszynisty - p. [REDACTED]

Dzień 25.07.2011r.

Nr pociągu wpisany przez maszynistę podczas logowania: 873001. Nr ID EKP: 123456.

17:17:19 – 18:45:26

Postój lokomotywy.

18:45:26 – 20:34:00

Jazda lokomotywy na odcinku 71,498 km z prędkościami do 57 km/h.

20:34:00 – 20:35:44

Postój lokomotywy.

20:35:44 – 20:36:27

Jazda lokomotywy na odcinku 0,076 km z prędkościami do 9 km/h.

20:36:27 – 20:36:42

Postój lokomotywy.

20:36:42 – 20:36:56

Jazda lokomotywy na odcinku 0,011 km z prędkościami do 5 km/h.

20:36:56 – 20:39:06

Postój lokomotywy.

20:39:06 – 20:41:29

Jazda lokomotywy na odcinku 0,922 km z prędkościami do 30 km/h.

20:41:29 – 20:42:08

Postój lokomotywy.

20:42:08 – 20:43:37

Jazda lokomotywy na odcinku 0,374 km z prędkościami do 22 km/h.

20:43:37 – 20:43:50

Postój lokomotywy.

20:43:50 – 20:44:23

Jazda lokomotywy na odcinku 0,016 km z prędkościami do 2 km/h.

20:44:23 – 20:49:30

Postój lokomotywy.

20:49:30 – 20:51:10

Jazda lokomotywy na odcinku 0,423 km z prędkościami do 22 km/h.

20:51:10 – 20:51:52

Postój lokomotywy.

20:51:52 – 20:53:57

Jazda lokomotywy na odcinku 0,416 km z prędkościami do 15 km/h.

20:53:57 – 20:54:13

Postój lokomotywy.

20:54:13 – 20:55:27

Jazda lokomotywy na odcinku 0,198 km z prędkościami do 13 km/h.

20:55:27 – 20:55:48

Postój lokomotywy.

20:55:48 – 20:57:17

Jazda lokomotywy na odcinku 0,211 km z prędkościami do 12 km/h.

20:57:17 – 20:58:50

Postój lokomotywy.

20:58:50 – 21:11:59

Jazda lokomotywy na odcinku 2,537 km z prędkościami do 17 km/h.

21:11:59 – 22:21:37

Postój lokomotywy. Wyłączenie zasilania prędkościomierza i zakończenie pracy lokomotywy o 22:21:37.

Dzień 26.07.2011r.

Nr pociągu wpisany przez maszynistę podczas logowania: 873001. Nr ID EKP: 123456.

07:05:05 – 11:26:16

Włączenie zasilania prędkościomierza o 07:05:05. Postój lokomotywy.

11:26:16 – 11:27:16

Jazda lokomotywy na odcinku 0,032 km z prędkościami do 2 km/h.

11:27:16 – 12:15:13

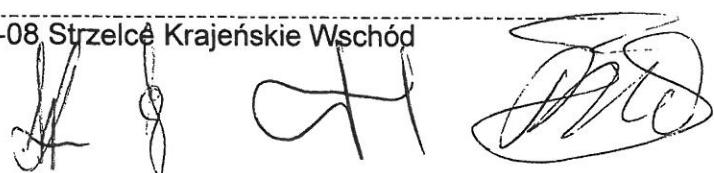
Postój lokomotywy.

12:15:13 – 12:23:59

Jazda lokomotywy na odcinku 2,303 km z prędkościami do 26 km/h.

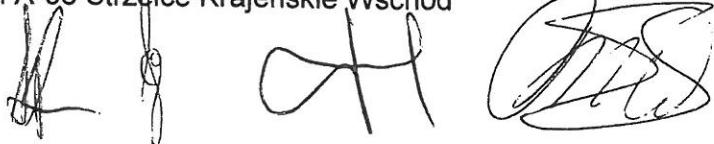
12:23:59 – 12:25:50

Postój lokomotywy.



12:25:50 – 12:27:09	Jazda lokomotywy na odcinku 0,187 km z prędkościami do 12 km/h.
12:27:09 – 12:27:19	Postój lokomotywy.
12:27:19 – 12:28:09	Jazda lokomotywy na odcinku 0,203 km z prędkościami do 22 km/h.
12:28:09 – 12:28:43	Postój lokomotywy.
12:28:43 – 12:29:46	Jazda lokomotywy na odcinku 0,208 km z prędkościami do 20 km/h.
12:29:46 – 12:29:51	Postój lokomotywy.
12:29:51 – 12:31:07	Jazda lokomotywy na odcinku 0,409 km z prędkościami do 31 km/h.
12:31:07 – 12:31:27	Postój lokomotywy.
12:31:27 – 12:32:23	Jazda lokomotywy na odcinku 0,224 km z prędkościami do 21 km/h.
12:32:23 – 12:34:53	Postój lokomotywy.
12:34:53 – 12:35:30	Jazda lokomotywy na odcinku 0,160 km z prędkościami do 24 km/h.
12:35:30 – 12:36:10	Postój lokomotywy.
12:36:10 – 12:37:45	Jazda lokomotywy na odcinku 0,418 km z prędkościami do 30 km/h.
12:37:45 – 12:50:10	Postój lokomotywy.
12:50:10 – 12:52:29	Jazda lokomotywy na odcinku 0,363 km z prędkościami do 13 km/h.
12:52:29 – 12:53:12	Postój lokomotywy.
12:53:12 – 12:55:40	Jazda lokomotywy na odcinku 0,283 km z prędkościami do 10 km/h.
12:55:40 – 12:59:58	Postój lokomotywy.
12:59:58 – 13:09:45	Jazda lokomotywy na odcinku 2,576 km z prędkościami do 28 km/h.
13:09:45 – 13:52:12	Postój lokomotywy.
13:52:12 – 13:52:49	Jazda lokomotywy na odcinku 0,013 km z prędkościami do 2 km/h.
13:52:49 – 13:52:56	Postój lokomotywy.
13:52:56 – 13:53:45	Jazda lokomotywy na odcinku 0,027 km z prędkościami do 3 km/h.
13:53:45 – 14:34:38	Postój lokomotywy.
14:34:38 – 14:35:03	Jazda lokomotywy na odcinku 0,015 km z prędkościami do 3 km/h.
14:35:03 – 14:35:09	Postój lokomotywy.
14:35:09 – 14:35:53	Jazda lokomotywy na odcinku 0,024 km z prędkościami do 3 km/h.
14:35:53 – 15:27:05	Postój lokomotywy.
15:27:05 – 15:35:14	Jazda lokomotywy na odcinku 2,267 km z prędkościami do 27 km/h.
15:35:14 – 15:37:23	Postój lokomotywy.
15:37:23 – 15:39:12	Jazda lokomotywy na odcinku 0,217 km z prędkościami do 12 km/h.
15:39:12 – 15:41:11	Postój lokomotywy.
15:41:11 – 15:42:11	Jazda lokomotywy na odcinku 0,230 km z prędkościami do 21 km/h.
15:42:11 – 15:42:45	Postój lokomotywy.
15:42:45 – 15:45:19	Jazda lokomotywy na odcinku 0,362 km z prędkościami do 18 km/h.
15:45:19 – 15:47:52	Postój lokomotywy.
15:47:52 – 15:50:24	Jazda lokomotywy na odcinku 0,434 km z prędkościami do 15 km/h.
15:50:24 – 15:50:41	Postój lokomotywy.
15:50:41 – 15:52:17	Jazda lokomotywy na odcinku 0,163 km z prędkościami do 8 km/h.

15:52:17 – 15:52:28	Postój lokomotyw.
15:52:28 – 15:53:41	Jazda lokomotyw na odcinku 0,055 km z prędkością do 4 km/h.
15:53:41 – 15:53:45	Postój lokomotyw.
15:53:45 – 15:53:51	Jazda lokomotyw na odcinku 0,001 km z prędkością 1 km/h.
15:53:51 – 15:53:57	Postój lokomotyw.
15:53:57 – 15:54:10	Jazda lokomotyw na odcinku 0,004 km z prędkością 1 km/h.
15:54:10 – 15:55:33	Postój lokomotyw.
15:55:33 – 15:56:33	Jazda lokomotyw na odcinku 0,181 km z prędkościami do 18 km/h.
15:56:33 – 15:56:36	Postój lokomotyw.
15:56:36 – 15:59:53	Jazda lokomotyw na odcinku 0,458 km z prędkościami do 17 km/h.
15:59:53 – 16:01:53	Postój lokomotyw.
16:01:53 – 16:02:56	Jazda lokomotyw na odcinku 0,318 km z prędkościami do 27 km/h.
16:02:56 – 16:03:02	Postój lokomotyw.
16:03:02 – 16:04:41	Jazda lokomotyw na odcinku 0,166 km z prędkościami do 8 km/h.
16:04:41 – 16:06:48	Postój lokomotyw.
16:06:48 – 16:17:21	Jazda lokomotyw na odcinku 2,627 km z prędkościami do 31 km/h.
16:17:21 – 17:07:17	Postój lokomotyw.
17:07:17 – 17:07:40	Jazda lokomotyw na odcinku 0,013 km z prędkością 2 km/h.
17:07:40 – 17:52:04	Postój lokomotyw.
17:52:04 – 17:52:44	Jazda lokomotyw na odcinku 0,026 km z prędkością 3 km/h.
17:52:44 – 18:22:08	Postój lokomotyw.
18:22:08 – 18:22:41	Jazda lokomotyw na odcinku 0,027 km z prędkością 4 km/h.
18:22:41 – 18:51:42	Postój lokomotyw.
18:51:42 – 18:52:00	Jazda lokomotyw na odcinku 0,011 km z prędkością 3 km/h.
18:52:00 – 18:52:06	Postój lokomotyw.
18:52:06 – 18:52:21	Jazda lokomotyw na odcinku 0,009 km z prędkością 3 km/h.
18:52:21 – 19:10:49	Postój lokomotyw.
19:10:49 – 19:14:42	Jazda lokomotyw na odcinku 1,328 km z prędkościami do 28 km/h.
19:14:42 – 19:15:39	Postój lokomotyw.
19:15:39 – 19:18:19	Jazda lokomotyw na odcinku 0,673 km z prędkościami do 21 km/h.
19:18:19 – 19:18:52	Postój lokomotyw.
19:18:52 – 19:19:47	Jazda lokomotyw na odcinku 0,222 km z prędkościami do 23 km/h.
19:19:47 – 19:21:19	Postój lokomotyw.
19:21:19 – 19:23:41	Jazda lokomotyw na odcinku 0,241 km z prędkościami do 9 km/h.
19:23:41 – 19:24:00	Postój lokomotyw.
19:24:00 – 19:25:04	Jazda lokomotyw na odcinku 0,242 km z prędkościami do 20 km/h.
19:25:04 – 19:26:53	Postój lokomotyw.
19:26:53 – 19:28:55	Jazda lokomotyw na odcinku 0,307 km z prędkościami do 15 km/h.
19:28:55 – 19:28:59	Postój lokomotyw.
19:28:59 – 19:29:24	Jazda lokomotyw na odcinku 0,010 km z prędkością 2 km/h.
19:29:24 – 19:48:28	Postój lokomotyw.
19:48:28 – 19:50:12	Jazda lokomotyw na odcinku 0,280 km z prędkościami do 14 km/h.
19:50:12 – 19:50:41	Postój lokomotyw.



19:50:41 – 19:52:09	Jazda lokomotywy na odcinku 0,185 km z prędkościami do 11 km/h.
19:52:09 – 19:54:29	Postój lokomotywy.
19:54:29 – 19:55:15	Jazda lokomotywy na odcinku 0,185 km z prędkościami do 23 km/h.
19:55:15 – 19:55:47	Postój lokomotywy.
19:55:47 – 19:57:21	Jazda lokomotywy na odcinku 0,623 km z prędkościami do 34 km/h.
19:57:21 – 19:59:39	Postój lokomotywy.
19:59:39 – 20:02:56	Jazda lokomotywy na odcinku 0,822 km z prędkościami do 23 km/h.
20:02:56 – 20:03:00	Postój lokomotywy.
20:03:00 – 20:04:37	Jazda lokomotywy na odcinku 0,216 km z prędkościami do 11 km/h.
20:04:37 – 20:05:59	Postój lokomotywy.
20:05:59 – 20:13:27	Jazda lokomotywy na odcinku 2,567 km z prędkościami do 32 km/h.
20:13:27 – 20:13:35	Postój lokomotywy.
20:13:35 – 20:14:04	Jazda lokomotywy na odcinku 0,014 km z prędkością 3 km/h.
20:14:04 – 20:32:12	Postój lokomotywy.
20:32:12 – 20:32:30	Jazda lokomotywy na odcinku 0,009 km z prędkością 2 km/h.
20:32:30 – 20:47:54	Postój lokomotywy.
20:47:54 – 20:48:08	Jazda lokomotywy na odcinku 0,005 km z prędkością 1 km/h.
20:48:08 – 20:48:12	Postój lokomotywy.
20:48:12 – 20:48:23	Jazda lokomotywy na odcinku 0,003 km z prędkością 1 km/h.
20:48:23 – 21:04:18	Postój lokomotywy.
21:04:18 – 21:04:38	Jazda lokomotywy na odcinku 0,011 km z prędkością 2 km/h.
21:04:38 – 21:43:53	Postój lokomotywy.
21:43:53 – 21:43:59	Jazda lokomotywy na odcinku 0,001 km z prędkością 1 km/h.
21:43:59 – 21:44:06	Postój lokomotywy.
21:44:06 – 21:44:11	Jazda lokomotywy na odcinku 0,001 km z prędkością 1 km/h.
21:44:11 – 21:47:42	Postój lokomotywy. Wyłączenie zasilania prędkościomierza, zakończenie pracy lokomotywy o 21:47:42.

d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

- środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:

Zabezpieczono dziennik ruchu (R-146) prowadzony dla szlaku Strzelce Krajeńskie Wschód – km 3,100, bloczek rozkazów pisemnych „S” (R-305) z nastawni SKW, kserokopie książek przebiegów (R-142) z nastawni SKW i SKW-1, kserokopię dziennika telefonicznego (R-138) z nastawni SKW, kserokopie dzienników oględzin rozjazdów (D-831) z nastawni SKW i SKW-1, kserokopie książek kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (E-1758) z nastawni SKW i SKW-1 kart mających związek z wydarzeniem

Karty próby hamulców pociągów 8802, 8801, 8802, 8803, 8804 i 8805, wykazy pojazdów kolejowych w składzie pociągów 783001, 8805 i 8806 z dnia 26.07.2011 roku.

Kserokopię kart książki pokładowej, rozkazy pisemne „S” (nr 473, 475, 477, 478) oraz kserokopię świadectwa sprawności technicznej lokomotywy BR232-189.

Kserokopię karty pracy drużyny pociągowej nr 8399 i 8416

b) ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o stan faktyczny wymieniony w pkt 1 i 2:

Ustalenia dokonano na podstawie „Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na korzystanie przez przewoźnika z linii kolejowej dla której nie jest przygotowany roczny rozkład jazdy na linii jednotorowej nr 426 Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód – km3,100”

W dalszym tekście użyte wyrażenie „Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów” (czytaj „Regulamin prowadzenia ruchu pociągów na korzystanie przez przewoźnika z linii kolejowej dla której nie jest przygotowany roczny rozkład jazdy na linii jednotorowej nr 426 Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Krajeńskie na odcinku Strzelce Krajeńskie Wschód – km3,100”, stanowiący załącznik do umowy zawartej w dniu 10 marca 2011 pomiędzy PKP PLK S. A. a DB Schenker Rail Polska S. A.)

W dniu 25.07.2011 r. o godz. 20.30 do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód przybył pociąg 783001 relacji Guben - Strzelce Krajeńskie Wschód. Pociąg składał się z lokomotywy BR 232-189 oraz 30 wagonów serii Eaos załadowanych kruszywem do rozładunku w firmie Eurovia, Zakładzie Budowy Dróg Zwierzyn.

Drużyna pociągowa stanowiła:

- maszynista lokomotywy [REDACTED]
- ustawiacz [REDACTED]

Na nastawni SKW pracowała dyżurna ruchu [REDACTED]

Drużyna pociągowa sformowała poc. nr 8801 z pięciu wagonów z poc. 783001. Tego samego dnia o godz. 20.51 wyjechała ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód na punkt rozładunku EUROVIA, Zakład Budowy Dróg Zwierzyn wiedząc, że wagony nie będą rozładowywane. Pozostawiono pociąg (wagony z doczepioną lokomotywą) do dnia następnego a drużyna pociągowa udała się do hotelu. **[niezgodnie z postanowieniami Regulaminu prowadzenia ruchu... pkt IV, ppkt 7 oraz załącznika nr 3 pkt 12, ppkt 4 i 10].**

W dniu 26.07.2011 r. o godz. 7.00 pracę na terenie punktu rozładunkowego EUROVIA w Strzelcach Krajeńskich rozpoczęła druga drużyna pociągowa w składzie:

- maszynista lokomotywy [REDACTED]
- ustawiacz [REDACTED]

Po zjechaniu z pięcioma rozładowanymi wagonami do stacji Strzelce Krajeńskie Wschód drużyna realizowała dalsze przewozy zabierając kolejno 9 i 9 wagonów serii Eaos, jako pociągi 8801/8804, 8803/8806, zgodnie z postanowieniami Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów.

O godz. 17.25 dnia 26.07.2011 roku na posterunku SKW rozpoczął pracę dyżurny ruchu [REDACTED] na nastawni SKW-1 nastawniczy [REDACTED]

O godz. 19.20 na stację Strzelce Krajeńskie Wschód powrócił po rozładunku poc. 8806. Drużyna pociągowa po odstawieniu składu wagonów na tor 4 sformowała pociąg 8805, w skład którego wchodziło 7 ostatnich ładownych wagonów serii Eaos ze składu wagonów od poc. 773001. Po przemanewrowaniu składu na tor 21 ustawiacz [REDACTED] dokonał uproszczonej próby hamulca **[powinna być dokonana szczególna próba hamulca co jest niezgodne z postanowieniami Instrukcji Ir-1 § 18, ust. 2, pkt 1) oraz § 16 ust. 3, pkt a, d, e Instrukcji DBw-1]** i osygnalizował koniec pociągu sygnałem Pc 5, maszynista PC 1. W tym pociągu żaden z 7 wagonów nie posiadał hamulca ręcznego oraz wagonu z pomostem i kurkiem nagłego hamowania. Tak sformowany i osygnalizowany pociąg zgłosił dyżurnemu ruchu SKW gotowy do jazdy oraz sporządził i dostarczył wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu **[niezgodnie z postanowieniami Regulaminu prowadzenia ruchu... pkt I, ppkt 3 (wymóg wyłączenia 10 % ogólnej masy pociągu ze sprawnym hamulcem ręcznym) oraz z postanowieniami Instrukcji Ir-1 § 66, ust. 5 oraz Regulaminu prowadzenia ruchu... pkt IV, ppkt 6].**

Elektroniczna karta pamięci maszynisty ██████████ nr EKP nr 10/28 i pamięć wewnętrzna tachografu PIAP – T 130 P nr 08/154.

— **wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:**

Brak wymiany komunikatów pomiędzy drużyną trakcyjną a dyżurnym ruchu stacji Strzelce Krajeńskie Wschód o przerwaniu rozładunku i pozostawieniu składu pociągu na punkcie wyładunkowym na szlaku.

— **środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:**

Tor szlakowy od st. Strzelce Krajeńskie Wschód do km 3,100 zamknięty od godz. 22.15 dnia 26.07.2011 roku z powodu zbiegnięcia wagonów.

Tor stacyjny 1 i 21 zamknięty dla ruchu pociągów i manewrów od godz. 22.15 dnia 26.07.2011 roku.

e) organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:

— **czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:**

Dyżurny ruchu ██████████ oraz nastawniczy ██████████ zachowali normy czasu pracy i niezbędny okres przerwy w pracy pomiędzy zakończeniem pracy poprzedniej i dnia w którym doszło do zdarzenia. W momencie zdarzenia byli w piątej godzinie pracy.

Maszynista ██████████ i ustawiacz ██████████ w dniu zdarzenia nie udokumentowali podjęcia pracy. Przerwa w pracy pomiędzy zakończeniem pracy poprzedniej i dnia w którym doszło do zdarzenia wynosiła 22 godziny.

— **stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:**

Stan psychofizyczny pracowników kolejowych nie budził zastrzeżeń. Pracownicy zostali przebadani przez funkcjonariuszy Policji pod kątem trzeźwości – wynik negatywny. Pracownicy ci posiadali aktualne badania psychotechniczne i okresowe, przeprowadzone przez Kolejowe Ośrodki Medycyny Pracy.

— **warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:**

Nie stwierdzono w tym względzie nieprawidłowości.

— **przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:**

Samowolne, nieuprawnione odczepienie składu wagonów od lokomotywy, manipulacji przy urządzeniach hamulcowych wagonów (wyluzowanie hamulców) podjęcie rozładunku wagonów bez udziału pracowników przewoźnika kolejowego przez pracowników ██████████.

3) analizę i wnioski, w tym:

a) **odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach:**

Nie było do tej pory takich zdarzeń.

26 lipca 2011r. wypadek kategorii A-08 Strzelce Krajeńskie Wschód

O godz. 20.02 dyżurny ruchu wyprawił poc. 8805 na rozkaz pisemny „S” nr 231/478, doręczony przez nastawniczego drużyne pociągowej o godz. 20.00. W rozkazie tym była zaznaczona rubryka 1, w której zezwolono po otrzymaniu tego rozkazu pisemnego wyjechać z toru nr 21 nie posiadającego semafora wyjazdowego oraz wypełniona rubryka 4 z następującą treścią:

„W kierunku Strzelce Krajeńskie na tor szlakowy do km 3,100 zakończonego kozłem oporowym w celu wyładunku. Wjazd na st. Strzelce Krajeńskie Wschód odbędzie się na rozkaz pisemny „S” podyktowany przez radiotelefon.

- jazda tam i z powrotem 20 km/h
- powrót w porze widnej
- podawać sygnał Baczeńscy przed przejazdami.”

[*W nagłówku rozkazu pisemnego dyżurny ruchu posterunku SKW wykreślił wyraz „manewru”, natomiast nastawniczy posterunku SKW-1 tego nie uczynił.*]

Pociąg na punkt rozładunkowy ciągnął skład wagonów.

O godz. 19.00 drużynie pociągowej w składzie [REDACTED]

minęła 12 godzina pracy. Za zgodą dyspozytora z DB Schenker Rail Polska S. A. [REDACTED] pracę wydłużyli do godz. 20.00 (do 13 godzin). W tym momencie powinni zakończyć pracę.

Mimo to o godz. 20.02 wyjechali poc. 8805 na szlak do punktu wyładunkowego, do którego dojechali o godz. 20.16 (zatrzymali się). Po przyjeździe ww. pociągu na punkt rozładunkowy pracownicy firmy [REDACTED] przystąpili do rozładunku wagonów przy użyciu koparki.

Do momentu podmiany drużyny pociągowej podpychali wagony w miejsce, w którym pracowała koparka. Pracy tej nie udokumentowali w wykazie pracy [*nie dokumentowanie wykonywania pracy w karcie pracy po godzinie 20-tej, podjęcie wykonywania pracy - obsługa pociągu 8805 w 14-tej godzinie pracy – pracodawca nałożył kary porządkowej.*]

Pomiędzy godziną 20.30 - 21.00 dokonano podmiany drużyny pociągowej. Pracę rozpoczęli:

- maszynista lokomotywy: [REDACTED]
- ustawiacz: [REDACTED]

W trakcie rozładunku czwartego wagonu nastąpiła awaria koparki – czerpak pozostał nad wagonem w skrajni taboru. Po chwili udało się uruchomić koparkę, która jednak po wykonaniu obrotu o 180 stopni ponownie odmówiła pracy. Pracownicy drużyny pociągowej przeprowadzili rozmowę z operatorem koparki [REDACTED] i uzgodnili, że ze względu na awarię koparki i zmrok dalszy rozładunek prowadzony będzie dnia następnego.

Zabezpieczyli skład pociągu (skład wagonów połączony sprzęgami śrubowymi i powietrznymi z lokomotywą) przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie składu hamulcem zespołolonym i zakręcenie hamulców ręcznych w lokomotywie oraz hamulcem pomocniczym lokomotywy (oświadczyli także, że wyłożyli pod ostatni zestaw kołowy płóz hamulcowy, który nie został odnaleziony przez komisję). Powiadomili o tym fakcie dyspozytora DBSRPL S.A. i udali się do hotelu na nocleg. [*niezgodnie z postanowieniami Regulaminu prowadzenia ruchu... pkt IV, ppkt 7 oraz załącznika nr 3 pkt 12, ppkt 10*]

Maszynista [REDACTED] podczas przyjmowania pojazdu trakcyjnego nie odnotował przyjęcia pojazdu w książce pokładowej oraz nie podłączył karty pamięci do przedkościomierza [*niezgodne z postanowieniami §13 ust.6 pkt3 ppkt. c oraz g Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego DBt-1*]

Ustawiacz [REDACTED] postępował *niezgodnie z postanowieniami Regulaminu prowadzenia ruchu... pkt IV, ppkt 7 oraz załącznika nr 3 pkt 12, ppkt 10.*

Po wystąpieniu usterki koparki, operator koparki przedzwonił do właściciela firmy rozładowującej wagony i poinformował go o awarii. Na miejsce zdarzenia wysłał swego syna [REDACTED]. Przybył on już po odjeździe drużyny pociągowej. Przystąpił do naprawy. Po manipulacji przy przekaźnikach i węzach ciśnieniowych koparka zaczęła działać. Postanowili sami, bez udziału drużyny pociągowej kontynuować rozładunek.



Dla kontynuacji rozładunku należało przesunąć skład. Podjęli próbę przetoczenia składu wagonów wraz z lokomotywą za pomocą wysięgnika koparki. Nie dało to efektów. Postanowili odluzować za pomocą odlużniaczego hamulce. Po wyluzowaniu hamulców w sześciu wagonach ponownie podjęli próbę przesunięcia składu wagonów wraz z lokomotywą. Lecz próba nie powiodła się ze względu na zahamowaną lokomotywą za pomocą dwóch hamulców ręcznych oraz hamulca pomocniczego. Siła hamowania wynosiła 94 tony. Pracownicy rozładowujący postanowili rozłączyć skład wagonów od lokomotywy, ale nie pozwolił im na to naprężony sprzęg śrubowy pomiędzy lokomotywą i wagonami. Naprężenie sprzęgu spowodowane było przesunięciem się wagonów z wyluzowanymi hamulcami na spadku 12,2 %, w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Operator koparki ██████████ docisnął skład wagonów do lokomotywy za pomocą wysięgnika koparki, co zmniejszyło naprężenie sprzęgu śrubowego, umożliwiając całkowite rozkreczenie go i zrzucenie pałaka z Haka. Rozłączenia wagonów od lokomotywy dokonali: ██████████ wraz z pracownikiem sprzątającym wagony po wyładunku ██████████. Podczas przepychania wysięgnikiem koparki odłączonych wagonów, wagony te zaczęły niekontrolowanie staczać się po spadku w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Próby zatrzymania ich poprzez operatora koparki za pomocą chwytania czerpakiem koparki za burty wagonów i za zdierzaki, nie dały oczekiwanych rezultatów. Koparka przekręcała się i mogła się przewrócić. Dlatego przerwał te próby. Manipulacja dźwigniami przestawczymi nie dała także skutku, gdyż hamulce wagonów były wyluzowane przez ekipę rozładunkową. [niezgodnie z Instrukcją bezpieczeństwa i higieny pracy przy rozładunku wagonów kolejowych, opracowaną przez firmę EUROVIA]

Zbiegające wagony po spadku dochodzącym miejscami do 16 %, nabierały prędkości i wjechały w stację na tor 21. Pierwszy wagon, pchany przez 3 prógne i trzy ładowne wagony, patrząc w kierunku zbiegania, zniszczył koziół oporowy, potarcił znajdująca się w pobliżu niego 18 letnią dziewczynę ██████████, która w skutek odniesionych obrażeń zmarła w szpitalu dnia następnego, całkowicie zniszczył budynki gospodarcze oraz budynek mieszkalny przylegający do budynku stacyjnego i wjechał w pomieszczenie mieszkalne, zabijając kobietę ██████████ i mężczyznę ██████████. Zatrzymał się w odległości około 1,5 m od ściany wewnętrznej poczekalni. Strop pomieszczenia mieszkalnego i poczekalni w budynku stacyjnym został uniesiony przez wagon i uszkodzony. Belki stropowe opierały się na pudle wagonowym. Pod ostojnicę jego wjechał wagon drugi, uszkadzając czołownicę i burtę czołową. Pod jego czołownicę podjechał wagon trzeci rozbijając burtę czołową tak, że wagon drugi znalazł się w pudle wagonu trzeciego. Czwarty wykolejony wagon zatrzymał się w miejscu koźla oporowego zazderzakowany z wagonem trzecim. Piąty, ładowny, jako pierwszy ładowny w składzie, wykolejony pierwszym wózkiem zazderzakowany z wagonem czwartym. Drugi wózek nie wykolejony zatrzymał się na torze 21. Pozostałe dwa, ładowne wagony połączone sprzęgami hamulcowym i ciągłym pomiędzy sobą i z wagonem piątym. Bez widocznych uszkodzeń.

Uderzenie wagonów spowodowało wiele zniszczeń konstrukcji budynku. Ściana szczytowa od strony zachodniej w 35% została zniszczona. Pojawiły się na niej liczne skośne spękania które świadczą o braku stabilności ściany. Elementy murowe zaczynają się rozwarstwiać. Elementy belkowe-drewniane stropu pomieszczenia w którym znajduje się wagon zostały zniszczone w 100%. Układ belek stropowych jest poprzeczny (prostopadle do wagonu) co spowodowało przecięcie elementów przez górną obudowę wagonu. W aktualnej sytuacji belki wspierają się na murach budynku oraz obudowie wagonu i są przesunięte pod kątem w kierunku uderzenia. Dodatkowo elementy stropu wypiętrzyły się powodując kolejne uszkodzenia. Konstrukcję wsparczą stropu stanowił podciąg drewniany opierający się na ścianach zewnętrznych oraz pośrednio na sklepieniu ceglany i belce drewnianej. Podciąg drewniany został zniszczony w 100% i opiera się na wagonie. Sufit stropu z desek oraz tynku został zniszczony w 100%. Ściana zewnętrzna od strony torów kolejowych posiada znaczne pęknięcie poziome spowodowane siłą uderzenia i rozwarstwieniu muru ceglanego. Pęknięcie znajduje się od ściany szczytowej i przechodzi przez filary między okienne w miejscach osłabienia ściany otworami.

Strop piwnicy na którym opiera się wagon kolejowy jest w niewielkiej części naruszony. Na sklepieniach ścian konstrukcyjnych murowanych z cegły pełnej nie stwierdzono uszkodzeń. Niewielkie zarysowania i pęknięcia znajdują się na części stropu między ścianami konstrukcyjnymi. Cegły stropu wraz z tynkiem są naruszone w niewielkim stopniu.

Elementy budynku w pomieszczeniu w którym znajduje się wagon tj. ściany działowe, komin murowany z cegły pełnej, sklepienia zostały całkowicie zniszczone a gruz został przesunięty w kierunku poprzecznej ściany konstrukcyjne tworząc wzniesienie na którym opierał się wagon.

W pomieszczeniach lokali mieszkalnych na piętrze w obrysie lokalizacji wagony wszystkie elementy budynku są naruszone. Podniesienie stropu spowodowało uszkodzenie ścian działowych oraz konstrukcyjnych murowanych z cegły pełnej. Ściana korytarza na piętrze w miejscu połączenia z ścianą szczytową uległa zniszczeniu. Pod wpływem uderzenia został wypchnięta i przekrzywiła się w kierunku korytarza. Zniszczenie podciagu stropu nad piętrem spowodowało przemieszczenie ściany w pionie, która aktualnie jest całkowicie niestabilna. Naruszenie ściany konstrukcyjnej korytarza spowodowało spękania i przesunięcia ścian działowych - poprzecznych w lokalach mieszkalnych oraz zmniejszenie podparcie stropu nad piętrem. Poprzeczne ściany działowe opierają się na zniszczonych elementach stropu i nie mają prawidłowego podparcia. Posadzki piętra zostały zniszczone przez przesunięcie i wypiętrzenie belek stropowych. W lokalu mieszkalnym na poddaszu na murowanych ścianach działowych pojawiły się spękania. Ściany uległy przesunięciu ponieważ były wsparte na ścianach i stropie piętra. W miejscach połączenia ścian działowych z ścianami konstrukcyjnymi pojawiły się znaczne szczereliny. Znaczne rysy i pęknięcia skośne w części ścian murowanych w miejscu komina na wszystkich kondygnacjach pokazują osuniecie komina w pionie. Przesunięcie komina jest spowodowane całkowitym zniszczeniem w części parteru i brak podparcia. Komin przed katastrofą był wymurowany z cegły pełnej od kondygnacji podziemnej - piwnicy i wyprowadzony ponad dach. Służył jako komin spalinowy do podłączenia pieca na opał stały w lokalach mieszkalnych. Przy kominie na piętrze w lokalu mieszkalnym znajduje się piec kaflowy który opiera się na zniszczonym stropie. Brak jest prawidłowego podparcia. Piec uległ przekrzywieniu. Instalacje w lokalach mieszkalnych na parterze i piętrze zostały zniszczone. Uszkodzeniu uległy piony kanalizacyjne, instalacja wodna i instalacja elektryczna

c) określenie przyczyn zdarzenia:

— przyczyna bezpośrednia:

- a. zbiegnięcie wagonów i wjechanie w budynek mieszkalno - dworcowy stacji Strzelce Krajeńskie Wschód.

— przyczyna pierwotna:

- a. samowolne rozłączenie pociągu – wagonów od lokomotywy - przez osoby do tego nieupoważnione i przetaczanie w sposób niedozwolony.

— przyczyny pośrednie:

- a. wyluzowanie hamulców w wagonach składu pociągu poprzez użycie odlużniaczy przez osoby do tego nieupoważnione;
- b. nieprawidłowe sformowanie pociągu – brak wymaganej masy hamującej wagonów z hamulcami ręcznymi oraz niełączenie do składu pociągu wagonu z budką lub pomostem z hamulcem ręcznym i kurkiem nagłego hamowania, co wymagane jest postanowieniami Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na tej linii;
- c. samowolne podjęcie rozładunku wagonów przez ekipę rozładowującą bez udziału drużyny pociągowej;
- d. usytuowanie punktu rozładunku na spadku linii kolejowej;
- e. pozostawienie bez nadzoru składu pociągu przez drużynę pociągową.

— przyczyny systemowe:

- a. brak w Decyzji o lokalizacji Wytwórni Mas Bitumicznych zabudowy rampy wyładowczej.

 d) ustalenie kategorii zdarzenia zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia:

A – 08



 d) wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania nie mających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia:

- a. brak w instrukcjach jednoznacznego określenia wymogów stawianych kozłom oporowym zamontowanym w torach nie mających połączenia z innymi torami i torów żeberekowych. (Koźl oporowy spełniał wymogi starych Przepisów technicznych... D-1 wydanych przez Ministerstwo Komunikacji w 1982 r. „W końcu toru nie połączonego z innym torem powinien być ustawiony koźl oporowy właściwego typu, zatwierzonego przez DG PKP Tor na odległość 5 – 10 m przed stałym kozłem oporowym powinien być zasypany piaskiem na 5 – 10 cm powyżej główka szyny” Koźl ten nie spełnia wymogów obowiązującej od 2005r.Instrukcji Id-1 (D-1). §10 ust.5 ww. Instrukcji określa następujące zasady zabudowy koźla oporowego na żeberekach ochronnych: „Jeżeli żebroko ochronne prowadzi w kierunku trwałej przeszkody, odległość koźla oporowego od przeszkody powinna wynosić, co najmniej 100m, a tor powinien być zasypany ponad główką szyny na długości co najmniej 30m na wysokość od 0,15m na początku zasypki do 0,30m przy koźle oporowym. Dopuszczalne jest, w uzasadnionych przypadkach, zmniejszenie odległości koźla do przeszkody do 50m, pod warunkiem zasypania terenu za koźlem warstwą o grubości co najmniej 0,50m na długości nie mniejszej niż 30m”.)
- b. sporadyczne przypadki pozostawiania składu pociągów na szlaku bez nadzoru;
- c. brak w instrukcjach jednoznacznego określenia pory dziennej, widnej oraz rozgraniczenia pomiędzy porą dzienną a widną;
- d. personel nastawni SKW-1 podczas obserwacji pociągów jadących po linii nr 426 nie zwracał uwagi na umieszczenie w składzie pociągu wagonu z budką lub pomostem;
- e. dobudowanie pomiędzy budynkiem stacyjnym a kozłem oporowym budynków gospodarczych.

4.3) zastosowane przez komisję operatywnie środki zapobiegawcze:

- zamknięto tor stacyjny pierwszy – dla ochrony uszkodzonego budynku stacyjnego przed nadmiernymi drganiami od taboru;
- zaproponowano zaprzestać realizowania umowy nr 73/203/023/00/27000024/11 z dnia 10 marca 2011 roku;
- komisja wnioskowała o zatrudnienie następujących pracowników: [redakcja] (pismo PKWK-076-260/AR/11), [redakcja] (pismo PKWK-076-2/AR/11) na stanowisku nie związanym bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych.

5) zalecenia i wnioski zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków:

- a) Przewodniczący PKWK rozpatrzy możliwość wydania rekomendacji dla zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie weryfikacji wyznaczonych miejsc do załadunku lub rozładunku towarów na szlakach linii kolejowych z zawieszonym ruchem pociągów. Miejsca te powinny być zorganizowane jako ładownie lub bocznice, spełniające wymogi § 71 i 72 „Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe (WTB-E10)” oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie Rozdział 3 Obiekty dla obsługi przewozów towarowych § 104 - 109.
- b) wyładunek towarów na liniach organizować jako punkty ładunkowe na zasadzie bocznic.

PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

Lp	2	Imię nazwisko	Data	Podpis
1		3	4	5
1	Przewodniczący	Andrzej RODZIK	14.12.2011	[Signature]
2	Członek	Sławomir Brożyński	14.12.2011	[Signature]
3	Członek	Stefan Sikora	14.12.2011	[Signature]
4	Członek	Ryszard Szymczyk	14.12.2011	[Signature]

