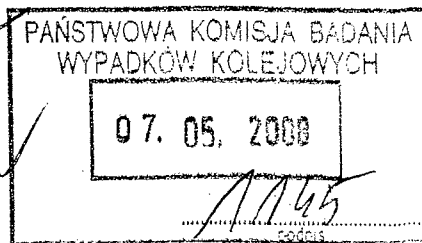


IZKI1-732-194/2008

C + Stok
07.05.08v.
ml



PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

w sprawie poważnego wypadku kategorii A20
zaistniałego w dniu 15.11.2007 o godzinie 12:53 na przejeździe kolejowym kategorii „C”
w kilometrze 405,859 w torze numer 2 szlaku Terespol Pomorski – Parlin
na linii 131 Chorzów Batory-Tczew

sporządzony przez komisję kolejową powołaną na podstawie §9 ust. 1 i 2 oraz § 10 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89 poz. 593) w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, której skład został uzupełniony decyzją Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych na podstawie §10 ust. 3 i 4 w/w Rozporządzenia pismami numer L.dz.1013/07 z dnia 19.11.2007 i L.dz.1080/07 z dnia 22.11.2007 .

Skład komisji:

- | | |
|----------------------------|---|
| 1. Gniwek Andrzej | Przewodniczący komisji kolejowej
Członek stały Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Warszawa |
| 2. Kiełczyński Włodzimierz | Członek komisji
Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych Bydgoszcz |
| 3. Płomiński Andrzej | Członek komisji
Starszy kontroler w Głównym Inspektoracie Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP PLK S.A.Gdańsk |
| 4. Wolf Janusz | Członek komisji
Kontroler ruchu w Zakładzie Linii Kolejowych Bydgoszcz |
| 5. Lessmann Eugeniusz | Członek komisji
Kontroler drogowy w Zakładzie Linii Kolejowych Bydgoszcz |
| 6. Lewandowski Zdzisław | Członek komisji
Kontroler automatyki w Zakładzie Linii Kolejowych Bydgoszcz |
| 7. Przybył Krzysztof | Członek komisji
Kontroler w Zakładzie Przewozów Pasażerskich Bydgoszcz |
| 8. Pozorski Henryk | Członek komisji
Kontroler w Zakładzie Przewozów Pasażerskich Bydgoszcz |
| 9. Kwiatkowski Sylwester | Członek komisji
Kontroler w Zakładzie Taboru Bydgoszcz |

1BR1c
CHMEZ
7200
KEO
ham
PK 1
1200
1200
1200

I. OPIS STANU FAKTYCZNEGO

1. Określenie wypadku:

Wjechanie na przejazd kategorii „C” przy sprawnie działającej sygnalizacji przejazdowej pojazdu drogowego (ciagnika siodłowego marki SCANIA, o numerach rejestracyjnych PS650-P i naczepą o numerach rejestracyjnych PS686-P, kierowanego przez obywatela Chorwacji) pod jadący po torze numer 2 z kierunku stacji Terespol Pomorski pociąg pośpieszny 57102 „Bachus” relacji Gdynia – Zielona Góra, prowadzony lokomotywą EU07-413 z Zakładu Taboru w Poznaniu.

2. Miejsce wypadku:

Linia numer 131 Chorzów Batory-Tczew, tor szlakowy numer 2 Terespol Pomorski – Parlin, kilometr 405,859 na przejeździe kategorii „C” skrzyżowanym z drogą powiatową numer 1281C Bukowiec – Gruczno (województwo kujawsko-pomorskie).

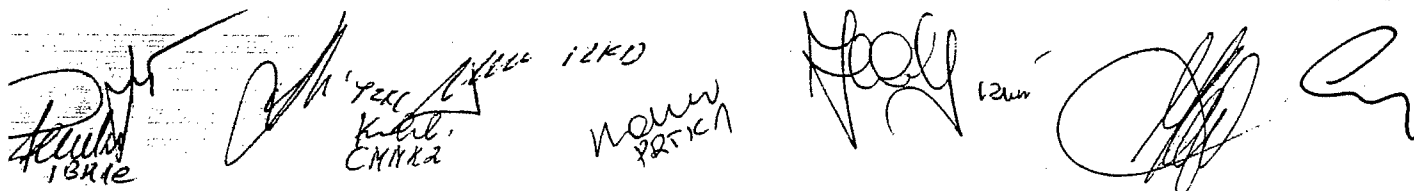
3. Opis wypadku:

W dniu 15.11.2007 pod jadący po torze numer 2 od strony stacji Terespol Pomorski pociąg pośpieszny 57102 „Bachus” relacji Gdynia Główna Osobowa – Zielona Góra, prowadzony lokomotywą EU 07-413 z Zakładu Taboru w Poznaniu kabiną „B” przez maszynistę Pana Jana Gowina /str.173 aktu/z Zakładu Taboru w Gdyni wjechał na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 przy sprawnie działającej sygnalizacji przejazdowej pojazd drogowy (ciagnik siodłowy z naczepą marki SCANIA o numerach rejestracyjnych PS650-P i PS686-P, kierowany przez obywatela Chorwacji). Pociąg 57102 zestawiony był z sześciu wagonów osobowych o masie brutto 270 ton, masie hamującej wymaganej 281 ton i masie hamującej rzeczywistej 361 ton /str.155-161 aktu/. Drużyna konduktorska w składzie kierownik pociągu Pani z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy, konduktor Pan z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy, Pan z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy i Pan z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Toruniu /str.155 aktu/.

Ruch pociągów na szlaku Terespol Pomorski – Parlin prowadzony był na podstawie prawidłowo działającej trzy - stawnej samoczynnej blokady liniowej typu Eac przystosowanej do ruchu jednotorowego dwukierunkowego po każdym torze.

Zgodnie z zeznaniami naocznych świadków zdarzenia Pani i Pana pojazd drogowy zatrzymał się na chwilę przed przejazdem na wysokości sygnalizatora drogowego S1 w momencie przejazdu pociągu towarowego numer 151085 przewoźnika LOTOS Kolej po torze numer 1 /str.617 i 625 aktu /, gdy ten pociąg zjechał z przejazdu, kierowca samochodu ruszył i wjechał na przejazd – wówczas doszło do kolizji z pociągiem 57102 jadącym po torze numer 2.

Według opinii z CNTK Warszawa „Zadanie numer 4300/10”, czujnik włączający sygnalizację przejazdu położonego w kilometrze 406,859 lokomotywa EU07-413 z pociągu 57102 minęła z prędkością 123 km/h. Ostatni w drodze jazdy rezonator SHP (elektromagnes torowy) przed wykolejeniem lokomotywa minęła z prędkością 123 km/h. Maszynista pociągu 57102 rozpoczął hamowanie pociągu jadącego z prędkością 114 km/h w odległości 44 metrów od przejazdu. Zapisy na taśmie prędkościomierza stają się nie stabilne i mogą świadczyć o prawdopodobnym momencie uderzenia lokomotywy jadącej z prędkością 109 km/h w pojazd drogowy. Od tego momentu zapisy na taśmie prędkościomierza nie odzwierciedlają rzeczywistych wartości prędkości i położenia lokomotywy oraz zapisów dodatkowych w odniesieniu do zarejestrowanego czasu /str.483 aktu /. Przed zderzeniem maszynista włączył prawdopodobnie hamowanie nagłe, które spowodowało napężenie się

The bottom of the document features several handwritten signatures and official stamps. On the left, there is a signature and a stamp dated '13.11.07'. In the center, there are more signatures and a stamp that reads 'Kierownik' and 'CNH 12.11.07'. To the right, there are additional signatures and a stamp dated '12.11.07'. The signatures are in various styles, some appearing to be initials or full names.

sprężonym powietrzem cylindrów hamulcowych lokomotywy. Na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu SPA-2A były załączone, sygnalizatory drogowe S1 i S2 migały na przemian światłem czerwonym oraz dodatkowo na sygnalizatorze drogowym S1 załączony był gong /str. 488 /.

Urządzenie powtarzające samoczynną sygnalizację przejazdową w kilometrze 405,859 znajdujące się na stacji Parlin na nastawni dysponującej „Pa” działało prawidłowo i było zamknięte i zaplombowane. Stan liczników na urządzeniu powtarzającym zgodny z książką kontroli stanu liczników na nastawni dysponującej „Pa” stacji Parlin / str. 53-54 aktu /.

Według ustępu 6 z w/w opinii wynika, że system sygnalizacji przejazdowej SPA-2A został zaprojektowany prawidłowo, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 20 marca 1996) i obowiązującymi dokumentami normatywnymi oraz wymaganiami i wytycznymi. Urządzenia sygnalizacji SPA-2A na przejeździe w km 405,859 linii 131 Chorzów Batory – Tczew zostały zainstalowane prawidłowo, były prawidłowo utrzymywane i działają zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową /str. 488 aktu /.

Pomost przejazdu zbudowany z płyt żelbetowych typu CBP w stanie dobrym, dojazd bitumiczny w stanie dobrym. Tor położony na prostej. Tor szlakowy numer 2 bezстыkowy, nawierzchnia: szyny UIC60, podkłady betonowe PS83 i podsypka tłuczniowa w stanie ogólnie dobrym.

Prędkość rozkładowa dla pociągu 57102 na szlaku Terespol Pomorski – Parlin według wewnętrznego rozkładu jazdy wynosiła 120 km/h, a prędkość w momencie zderzenia z pojazdem drogowym wynosiła 109 km/h po uprzednim hamowaniu pociągu z prędkości 114 km/h.

Pracownicy kolejowi biorący udział w wypadku oraz inne osoby i świadkowie :

maszynista lokomotywy EU07-413 z pociągu 57102,
PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Gdyni,

kierownik pociągu 57102,
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

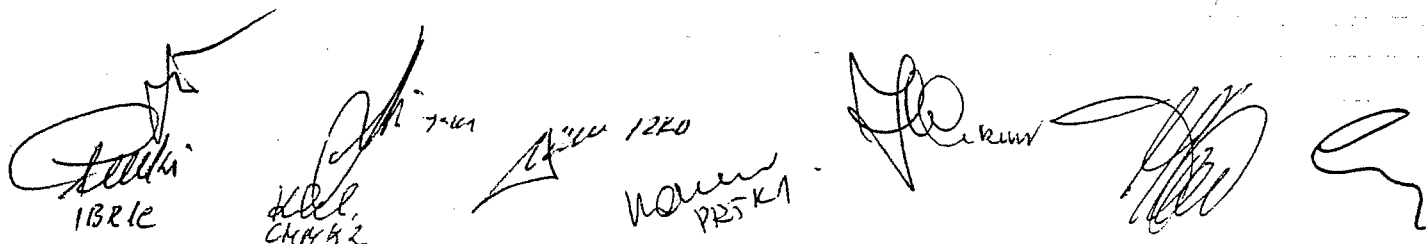
konduktor pociągu 57102,
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

konduktor pociągu 57102,
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

konduktor pociągu 57102,
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

kierowca pojazdu drogowego,
obywatel Chorwacji

świadek zdarzenia,

The bottom of the document contains several handwritten signatures and stamps. From left to right: a signature with the stamp '1BR12' below it; a signature with the stamp 'CHAK 2' below it; a signature with the stamp '1220' and 'PRSK 1' below it; a signature with the stamp 'KUR' below it; and two more signatures without stamps.

świadek zdarzenia.

dyżurny ruchu, stacja Terespol Pomorski,
PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy,

dyżurny ruchu, stacja Parlin,
PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy,

podróżna pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,

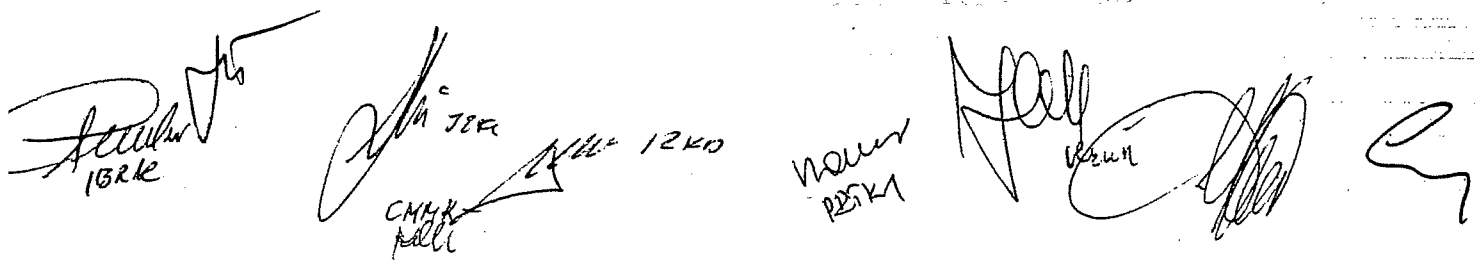
podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,


The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials. From left to right: a signature with '13212' below it; a signature with '1210' and '1210' below it; a signature with '1210' below it; a signature with '1210' below it; a signature with '1210' below it; a signature with '1210' below it; and a signature with '1210' below it.

Prowadzenie prac w sąsiedztwie wypadku:

W dniu wypadku nie prowadzono żadnych prac w sąsiedztwie wypadku.

Uruchomienie procedur wypadkowych /str.37 aktu /:

Dzień 15.11.2007

- godz.12.59 powiadomienie telefonem komórkowym zastępcę Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy o wypadku przez ISE Bydgoszcz Główna,
- godz.13.00 powiadomienie Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego dla województwa kujawsko- pomorskiego o wypadku z żądaniem dysponowania karetek pogotowia na miejsce wypadku,
- godz.13.00 powiadomienie przez dyspozytora z Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy pogotowia, policji, straży pożarnej o wypadku poprzez łącza alarmowe jednostek powiadamianych,
- godz.13.10 powiadomienie dyspozytora z Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy o wypadku z pociągiem nr 57102 przez dyżurnego ruchu stacji Terespol Pomorski,
- godz.13.10 powołanie komisji powypadkowej i wyznaczenie przez zastępcę Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy kontrolera Janusza Wolfa na Przewodniczącego Komisji,
- godz.13.15 do 13:30 powiadomienie dyspozytora z Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy dyspozytorów z Zakładów: Przewozów Regionalnych i Taboru w Bydgoszczy oraz Straży Ochrony Kolei w Bydgoszczy,
- godz.13.15 żądano wyjazdu samochodu UNIMOG, wyjazd godz.13.30, na miejscu godz.14.55, powrót do Bydgoszczy dnia 16.11.2007 o godzinie 16:00,
- godz.13.20 wyjazd zastępców Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy i komisji na miejsce wypadku,
- godz.13.05 żądanie Specjalnego Pociągu Ratunkowego z Tczewa, wyjechał o godz.14.23 jako pociąg ZGE 490, w Terespole Pomorskim o godzinie 17.02 i wyjechał na tor zamknięty nr 1 godzinie 22.15 jako Rob 8,
- godz.13.33 wyjazd pociągu sieciowego z Bydgoszczy Głównej jako pociąg. ZRS 507 i przyjazd do stacji Parlin godz.15.00 i wyjazd na tor zamknięty numer 1 o godzinie 15.09 jako pociąg Rob 1 dla zdjęcia sieci,
- godz.13.55 zakończenie ewakuacji osób rannych z miejsca wypadku przez pogotowie ratunkowe,
- godz.14.00 przyjazd na miejsce wypadku komisji zakładowej wraz z zastępcami Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy,
- godz.14.05 do 15.30 wyjazd trzech autokarów z podróżnymi do Bydgoszczy Głównej z miejsca wypadku i po przesiadce odjazd w dalszą drogę nowo uruchomionym pociągiem 57102 ze stacji Bydgoszcz Główna o godzinie 16.28,
- godz.15.30 żądanie pociągu sieciowego ze stacji Laskowice Pomorskie dla zdjęcia sieci nad torem numer 1, wyjazd ze stacji Laskowice Pomorskie jako pociąg ZGM 420 o godzinie 16.56, przyjazd do stacji Terespol Pomorski o godzinie 17.15, wyjazd na tor zamknięty numer 1 o godzinie 17.40 i zjazd do stacji Terespol Pomorski o godzinie 22.00,
- godz.15.30 żądanie Specjalnego Pociągu Ratunkowego z Poznania, wyjazd ze stacji Poznań Piątkowo godzinie 17.15 jako pociąg ZGE 7511 (lokomotywa SM42-738 z CM Poznań, od stacji Poznań Franowo lokomotywa ET 22-850), przyjazd do Bydgoszczy o godzinie 22.32- zmiana lokomotywy z elektrycznej na spalinową, lokomotywa SM 42-226 z CM Bydgoszcz, odjazd o godzinie 23.00, przyjazd o godzinie 00.04 i odjazd na tor zamknięty numer 2 o godzinie 00.55 w dniu 16.11.2007 jako pociąg Rob 1,
- godz.16.00 żądanie lokomotywy spalinowej na tor numer 2 dla ściągnięcia dwóch ostatnich wagonów od pociągu 57102, wyjazd o godzinie 16.33 jako pociąg Rob 2 lokomotywą SM42-985 z CM Bydgoszcz i powrót do stacji Terespol Pomorski o godzinie 18.45 wagonami numer 50512078564-5 i 50512008643-2 , oraz odstawienie ich na tor numer 6 na stacji Terespol Pomorski,

[Signature]
15.11.07

[Signature]

[Signature] 12.11.07

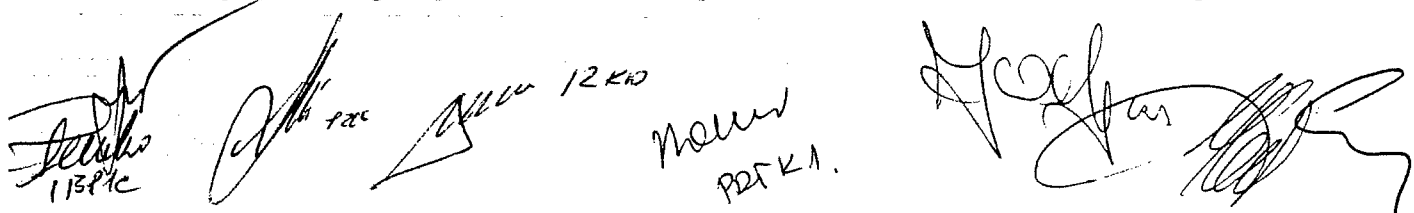
[Signature] 12.11.07

[Signature]

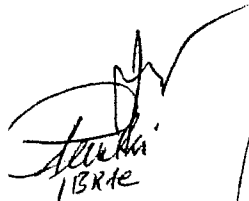
- godz.17.25 wkolejenie piątego wagonu w składzie licząc od czoła pociągu 57102 o numerze 50512078564-5 przez UNIMOG,
- godz.19.30 żądanie dwóch platform z przeznaczeniem do stacji Terespol Pomorski i Pruszcz Pomorski na potrzeby ładowania uszkodzonego taboru,
- godz.22.08 wyprawienie pociągu sieciowego ze stacji Terespol Pomorski na tor szlakowy nr 2 jako pociąg Rob 6 dla zabezpieczenia sieci trakcyjnej i zjazd do stacji Terespol Pomorski w dniu 16.11.2007 o godzinie 05.18,
- godz.22.50 przyjazd na miejsce katastrofy Specjalnego Pociągu Ratunkowego z Tczewa jako pociąg Rob8 i przygotowanie do pracy,
- godz.23.10 wyprawienie pociągu sieciowego ze stacji Parlin na tor szlakowy nr 2 jako pociąg Rob 3 dla zabezpieczenia sieci trakcyjnej i jego zjazd do stacji Parlin o godzinie 00.45 w dniu 16.11.2007,

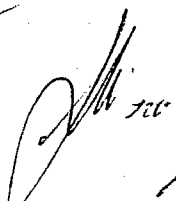
Dzień 16.11.2007

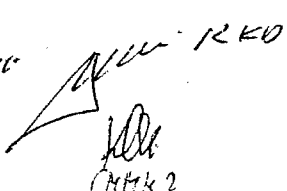
- godz.00.25 wyjazd pociągu 501 z dwoma platformami ze stacji Bydgoszcz Główna (lokomotywa SM42-088 CM Bydgoszcz) i przyjazd do stacji Pruszcz Pomorski o godzinie 01.19 i odjazd do stacji Bydgoszcz Główna o godzinie 01.40 jako pociąg ZRS 500 (SM42-088CM Bydgoszcz) i przyjazd do stacji Bydgoszcz Główna o godzinie 02.19,
- godz.01.03 wyjazd na tor szlakowy nr 1 ze stacji Parlin pociągu sieciowego jako pociąg Rob3 i powrót do stacji Parlin o godzinie 03.17,
- godz.01.30 przyjazd na miejsce katastrofy Specjalnego Pociągu Ratunkowego z Poznania jako pociąg Rob1 i przygotowanie do pracy,
- godz.03.00 zjazd lokomotywy z toru nr 2 od pociągu Rob 1(SPR Poznań) i wyprawienie jej o godzinie 03.06 do stacji Pruszcz Pomorski po platformy w planie pociągu ZRS 400 (lokomotywa SM42-226 z CM Bydgoszcz) i przyjazd do stacji Pruszcz Pomorski o godzinie 03.12 i z powrotem do stacji Parlin jako pociąg ZRS 401 (lokomotywa SM42-226 CM Bydgoszcz) przyjazd o godzinie 03.25 i dalej wyjazd na tor zamknięty nr 1 ze stacji Parlin jako pociąg Rob 5 o godzinie 03.50 z platformami po elektrowóz EU07-413 z CM Poznań i zjazd jako pociąg Rob 5 do stacji Parlin o godzinie 11.15 i następnie wyprawienie jej o godzinie 11.20 na tor zamknięty nr 2 po Specjalny Pociąg Ratunkowy z Poznania i jako pociąg Rob7 zjazd z toru zamkniętego o godzinie 12.53,
- godz.02.15 żądanie przez SPR Poznań koparki do usypania ziemi dla zabudowania żurawia,
- godz.03.45 przybycie na miejsce katastrofy koparki „Fadroma” z firmy „Mondi” pilotowanej przez radiowóz z KPP Świecie,
- godz.03.00 wkolejenie wagonu nr 50 51 200 8703-4 przez SPR Tczew,
- godz.04.14 wkolejenie wagonu nr 50 51 207 8557-9 przez SPR Tczew,
- godz.04.30 zjazd pociągu Rob 8 z toru nr 1 do stacji Terespol Pomorski z wkolejonymi wagonami o numerach 50 51 200 8703-4 i 50 51 207 8557-9 i ich odstawienie na stacji Terespol Pomorski na torze nr 6,
- godz.05.53 wyprawienie SPR Tczew jako Rob 2 ze stacji Terespol Pomorski na tor zamknięty nr 2 i zjazd do stacji Terespol Pomorski o godzinie 09.55 z wagonem serii Adnu o numerze 51511970635-3, który został odstawiony na tor 5 do kasacji,
- godz.06.02 wyjazd pociągu sieciowego do stacji Laskowice Pomorskie jako pociąg LRS 403 i powrót do stacji Terespol Pomorski ze stacji Laskowice Pomorskie jako pociąg ZRM 416 o godzinie 10.38,
- godz.06.12 wyprawienie dwóch lokomotyw spalinowych (SM42-985 i SM42-186) jako pociąg Rob4 na tor zamknięty nr 1 dla rozciągnięcia wykolejonego taboru i zjazd do stacji Terespol Pomorski luzem o godzinie 09.00,
- godz.06.30 rozpoczęcie odciągania wagonu klasy 2 numer 51512970 046-1 przez SPR Tczew o godzinie 07.10 zakończenie,
- godz.07.10 uwolnienie zwłok maszynisty Pana Jana Gowina z lokomotywy EU07-413,
- godz.07.11 oględziny zwłok przez ekipę dochodzeniową i prokuratora,
- godz.07.27 zgoda prokuratora na dalsze prace związane z usuwaniem skutków wypadku,

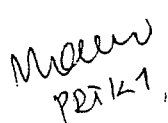

 1384C
 12 K10
 now
 225 K1.

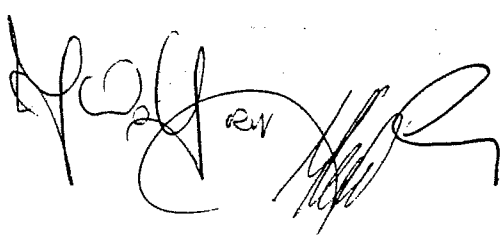
- c) konduktor pociągu 57102 ciężko ranny, pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 19.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.121 aktu);
- d) podróżni ciężko ranni:
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 19.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.115 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 20.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.105 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 20.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.107 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 22.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.109 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 20.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.111 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 17.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.113 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 19.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.123 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 19.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.125 aktu);
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 19.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.127 aktu);
- e) pracownicy kolejowi poszkodowani:
kierownik pociągu 57102 leczona w przychodni lekarskiej w Bydgoszczy zwolnienie lekarskie od 16.11.2007 do 21.11.2007
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.139 aktu),
konduktor pociągu 57102 diagnozowany w Klinice Medycyny Ratunkowej, zwolnienie lekarskie od 16.11.2007 do 20.11.2007,
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.143 aktu),
konduktor pociągu 57102 przewieziony karetką do szpitala w Bydgoszczy i zwolniony do domu (karta poszkodowanego w zdarzeniu str.137 aktu),
- f) podróżni poszkodowani:
po zgłoszeniu się do przychodni szpitala MSWiA w Bydgoszczy przebywał na zwolnieniu lekarskim od 16.11.2007 do 26.11.2007,
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.147 aktu),
po zgłoszeniu się do Kliniki Medycyny Ratunkowej w Bydgoszczy i opatrzeniu przebywał na zwolnieniu lekarskim od 16.11.2007 do 23.11.2007, (karta poszkodowanego w zdarzeniu str.151 aktu),
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 16.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.129 aktu),
pobyt w szpitalu w Świeciu n/Wisłą od 15.11.2007 do 16.11.2007;
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.131 aktu),
przewieziony do szpitala w Chełmnie i po opatrzeniu zwolniony do domu, (karta poszkodowanego w zdarzeniu str.133 aktu),
przewieziona do szpitala w Chełmnie i po opatrzeniu zwolniona do domu,
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.135 aktu),
w dniu 15.11.2007 opatrzona w Szpitalu Wojskowym w Poznaniu,
(karta poszkodowanego w zdarzeniu str.141 aktu),









13.11.10


13.11.10


13.11.10


13.11.10


13.11.10

- 
 T. J. 1386
- 
 J. 1200
- 
 J. 12K0
- 
 J. 12K0
- 
 J. 12K0
- 
 J. 12K0
- 
 J. 12K0

Szacunkowe straty spowodowane wypadkiem:

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy

1. Praca pojazdu ratunkowego UNIMOG - / str.513 aktu /308,7 zł
2. Odtworzenie uszkodzonej nawierzchni kolejowej - / str.519 aktu /218 230,8 zł
3. Odtworzenie uszkodzonych urządzeń SRK - / str.527 aktu /22 416,7 zł
4. Specjalny Pociąg Ratunkowy Tczew- / str.529 aktu /51 344,8 zł
5. Specjalny Pociąg Ratunkowy Poznań- / str.531 aktu /27 354,8 zł
6. Prowadzenie akcji ratunkowej i komisji powypadkowej- / str.537 aktu /4 417,3 zł
7. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Gł. w dniach 15/16
i 16.11.2007- / str.541 aktu /1 103,5 zł
8. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Gł. w dniu 15.11.2007
- / str.547 aktu /614,1 zł
9. Praca wykonana przez ISE Laskowice Pom. w dniach 15/16 i 16.11.2007
- / str.553 aktu /792,9 zł
10. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Wschód w dniach 16-20.11.2007
- / str.559 aktu /3 388,5 zł
11. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Wschód w dniach 15-20.11.2007
- / str.565 aktu /1 797,1 zł
12. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Wschód w dniach 15-20.11.2007
- / str.571 aktu /1 577,0 zł
13. Koszty nadzoru i usuwania skutków wypadku ISE Bydgoszcz Wschód
- / str.577 aktu /5 201,0 zł
14. Koszty nadzoru i usuwania skutków wypadku ISE Laskowice Pomorskie
- / str.581 aktu /1 665,4 zł
15. Opłaty realizacyjne za trasy dla pociągów ratunkowych i uczestniczących
w akcji ratunkowej oraz naprawy sieci trakcyjnej- / str.587 aktu /14 724,2 zł
16. Obsługa trakcyjna lokomotyw do usuwania skutków wypadku
- / str.591 aktu /14 318,1 zł
17. Naprawa sieci trakcyjnej i przekroczenie mocy- / str.593 aktu /175 734,0 zł

Łącznie straty PKP PLK S.A.

544 988,8 zł

PKP PR Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy

1. Straty związane z kasacją dwóch wagonów - / str.601 aktu /199 820,9 zł
2. Koszty przejazdu czterech uszkodzonych wagonów
ze stacji Terespol Pomorski do stacji Bydgoszcz- / str.601 aktu /1 185,3 zł
3. Koszty poniesione z tytułu objazdów pociągów- / str.601 aktu /37 306,7 zł
4. Koszty związane z przekroczeniem czasu pracy pracowników
- / str.601 aktu /11 414,4 zł
5. Koszty związane z wynajmem autobusów - przewóz podróżnych
- / str.601 aktu /6 298,3 zł
6. Koszty związane ze zwrotem biletów- / str.601 aktu /3 767,7 zł
7. Koszty za usługi gastronomiczne dla podróżnych - / str.601 aktu /2 352,0 zł
8. Koszty za usługi transportowe i samochodu PR - / str.601 aktu /1 173,3 zł
9. Szacunkowe koszty związane z naprawą awaryjną czterech wagonów
- / str.601 aktu /288 669,4 zł

18.11.10

[Signature]

[Signature]

[Signature]
18.11.10

nowy PRSK

[Signature]

[Signature]

PKP PR Zakład Przewozów Regionalnych w Poznaniu

Koszty związane za niewykorzystane bilety - / str.603 aktu /412,1 zł

Łącznie straty PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. 552 400,2 zł

PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Poznaniu

Wartość księgowa lokomotywy EU07-413- / str.605 aktu /419 305,2 zł

Łącznie straty PKP CARGO S.A. 419 305,2 zł

Ogółem straty PKP S.A. 1 516 694,2 zł

Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju wypadku:

System zarządzania ruchem i kontrola tego ruchu wykonywana jest przy użyciu:

- samoczynnej blokady liniowej typu Eac przystosowanej do prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po każdym torze;
- urządzeń samoczynnego hamowania pociągów (SHP) i czuwaka aktywnego (CA);
- mechanicznych scentralizowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z sygnalizacją świetlną;
- radiołączności pociągowej;
- łączności ruchowej przewodowej pomiędzy posterunkami nastawczymi i zapowiadawczymi;

Wymiana komunikatów ustnych w związku z wypadkiem oraz dokumentacja z rejestratorów:

Stacje Terespol Pomorski i Parlin leżące na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy nie są wyposażone w rejestratory rozmów radiowych i zapowiadawczych. Treść rozmów prowadzonych w związku z wypadkiem odtworzono na podstawie zeznań pracowników biorących udział w wypadku. Radiotelefony łączności pociągowej na nastawniach dysponujących „TP” i „Pa” oraz na lokomotywie biorącej udział w wypadku były sprawne. Urządzenia umożliwiały sprawne prowadzenie rozmów.

Środki podjęte w celu ochrony, zabezpieczenia miejsca wypadku:

Po otrzymaniu informacji o wypadku na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 z pociągiem 57102 dyżurny ruchu stacji Parlin o godzinie 12:58 zamknął dla ruchu kolejowego toru szlakowe 1 i 2 pomiędzy stacjami Parlin – Terespol Pomorski /str.202 aktu/. Teren wypadku został zabezpieczony przez Policję i Straż Ochrony Kolei.

Czas pracy pracowników kolejowych biorących udział w wypadku:

- Maszynista pociągu 57102: z PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Gdyni, lokomotywa EU07-413 z Zakładu Taboru w Poznaniu. Egzamin kwalifikacyjny na maszynistę nr 1462/94 z dnia 07.12.1994r, /str.175/, znajomość szlaku z dnia 08.12.2006r, / str.177 /. Badania okresowe aktualne z dnia 25.04.2007 r bez

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "IBK", "TK", "12KW", "MCC", "PRTK", and others.]

przeciwwskazań na stanowisko maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Wypadek w drugiej godzinie pracy po czternastu godzinach wypoczynku przed pracą, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 11:10 na stacji Gdynia Główna Osobowa, z której prowadził pociąg pośpieszny 57102 „Bachus” relacji Gdynia Główna-Zielona Góra.

- Kierownik pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny na kierownika pociągu z dnia 28.11.1997r, autoryzacyjny na kierownika pociągu z dnia 17.12.1997r. Badania okresowe aktualne z dnia 12.10.2007r bez przeciwwskazań na stanowisko kierownika pociągu /str.663/. Wypadek w siódmej godzinie pracy po 19 godzinach wypoczynku, w dniu wypadku rozpoczęła pracę o godzinie 05:16 na stacji Bydgoszcz Główna.
- Konduktor pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny na konduktora pociągu z dnia 17.11.2001r, autoryzacyjny na konduktora pociągu z dnia 13.12.2001r. Badania okresowe aktualne z dnia 27.08.2007r bez przeciwwskazań na stanowisko konduktora pociągu /str.663/. Wypadek w siódmej godzinie pracy po 29 godzinach wypoczynku, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 05:08 na stacji Bydgoszcz Główna.
- Konduktor pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny z dnia 25.01.1983r, autoryzacyjny z dnia 23.09.1992r. Badania okresowe aktualne z dnia 12.06.2007r bez przeciwwskazań na zajmowane stanowisko /str.663/. Wypadek w ósmej godzinie pracy po 67 godzinach wypoczynku, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 04:15 na stacji Bydgoszcz Główna.
- Konduktor pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny z dnia 26.06.1978r, autoryzacyjny z dnia 30.08.2006 r. Badania okresowe aktualne z dnia 31.08.2007r bez przeciwwskazań na zajmowane stanowisko /str.663/. Wypadek w dziewiątej godzinie pracy, pierwszy dzień po urlopie wypoczynkowym, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 03:53 na stacji Toruń Główny.
- Dyżurny ruchu: - stacja Parlin. Egzamin kwalifikacyjny na dyżurnego ruchu nr 573/89 z dnia 10.05.1989r, autoryzacyjny na posterunku „Pa” stacji Parlin dnia 19.10.1993r. Badania okresowe aktualne z dnia 05.07.2006r bez przeciwwskazań na stanowisko dyżurnego ruchu /str.633/. Wypadek w szóstej godzinie pracy, po 36 godzinach wypoczynku, rozpoczął pracę o godzinie 06:00.
- Dyżurny ruchu stacja Terespol Pomorski. Egzamin kwalifikacyjny na dyżurnego ruchu nr 973/89 z dnia 27.05.1980r, autoryzacyjny na posterunku „TP” stacji Terespol Pomorski dnia 11.01.1990r. Badania okresowe aktualne z dnia 09.07.2007r bez przeciwwskazań na stanowisko dyżurnego ruchu /str.637/. Wypadek w szóstej godzinie pracy, po 48 godzinach wypoczynku, rozpoczął pracę o godzinie 06:00

Fluk
18.11.12

Jan

12.10
KR
CRH42

nam
PRK1

Stefan

Stan psychofizyczny pracowników mających wpływ na zaistnienie wypadku:

Na podstawie posiadanych dokumentów komisja stwierdziła, że pracownicy biorący udział w wypadku posiadali ważne zaświadczenia lekarskie stwierdzające ich przydatność do pracy na zajmowanych stanowiskach.

Przeprowadzono badania stanu trzeźwości pracowników kolejowych związanych z wypadkiem i nie stwierdzono alkoholu w wydychanym powietrzu u żadnego z kontrolowanych /str. 185 i 199 aktu /.

Warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy:

Warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy nie miały związku przyczynowego z wypadkiem.

Opis przeprowadzonych wystuchań

Z zeznań naocznych dwóch świadków wypadku wynika, że samochód ciężarowy zatrzymał się przed przejazdem kolejowym w km 405,859 już przed przejazdem pociągu towarowego 511085. W tym czasie na sygnalizatorach drogowych obu stron świeciły się światła czerwone migające i bił gong / str.625 aktu /. Po przejeździe tego pociągu na sygnalizatorach nadal świeciły się światła czerwone migające i bił gong - jak zeznaje świadek stojący z przeciwnej strony przejazdu kolejowego. Wg tego samego zeznania - mimo migających czerwonych świateł stojący naprzeciwko samochód marki Scania ruszył do przodu wjeżdżając bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg 57102 /str.617 i 625 aktu /. W chwili, gdy samochód ciężarowy wjeżdżał na przejazd od strony jego wjazdu na przejazd na sygnalizatorze drogowym jak zeznaje drugi naoczny świadek przez cały czas świeciło się światło czerwone migające i bił gong ostrzegawczy /str. 617-625 aktu/.

Stan budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:

Stan budowli i urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych nie miał wpływu na zaistnienie wypadku.

Przejazd kategorii „C” z zabudowaną sygnalizacją SPA-2A.

Widoczność przejazdu z drogi strona lewa i prawa 100 m, przekrój podłużny przejazdu 0,53 promila na długości 325m.

Pochylenie drogi na dojeździe do przejazdu z lewej i prawej strony 2 %, szerokość korony na przejeździe 9,0 m, szerokość jezdni na przejeździe 8,0 m.

Długość odcinka prostego z każdej strony drogi 200 metrów.

Kąt skrzyżowania 90°.

Ogólna długość przejazdu 16m /str.401 aktu /.

Oznakowanie przejazdu : A10, G1a,G1b,G1c,B20,G4,G2,P12 /str.404 i 405 aktu/.

Wskaźnik W 6a tor nr 1 i 2 km 405,099 i tor nr1 i 2 w km 406,619.

Ogrodzenie przejazdu: pacholki betonowe. /str. 406 aktu /.

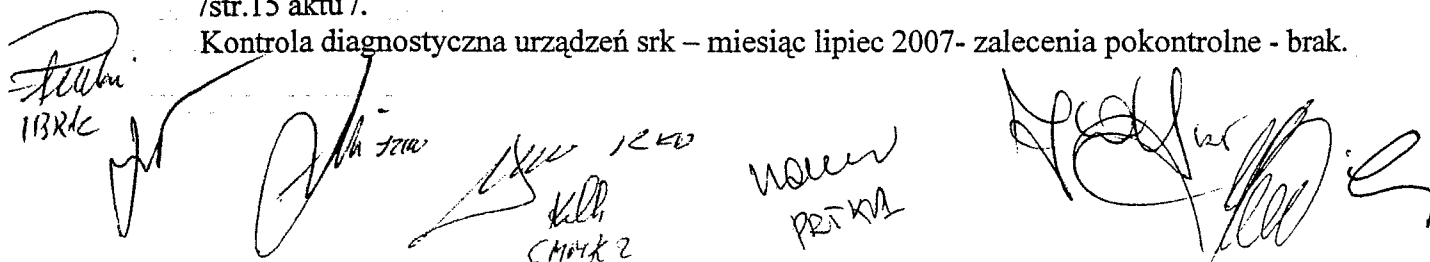
Sygnalizatory drogowo: EHZ 31 szt.2 /str. 407 aktu /.

Sygnalizacja dźwiękowa: gong wolno bijący /str 15 aktu/.

Przejazd w wykopie, odkłady ziemi /str.408 aktu /.

Kontrola drogowa z dnia 18.09.2007r numer protokołu IZDK10-5000-48/2007- bez usterek. /str.15 aktu /.

Kontrola diagnostyczna urządzeń srk – miesiąc lipiec 2007- zalecenia pokontrolne - brak.

The bottom of the document features several handwritten signatures and initials. From left to right, there is a signature that appears to be 'J. K...' with 'IBR/c' written below it. Next to it is another signature. Further right is a signature with 'K... 12.00' and 'C.M.H.K.2' written below. To the right of that is a signature with 'W... 12.00' and 'P.R.T.K.A.' written below. On the far right is a large, stylized signature.

II. ANALIZA I WNIOSKI

Odniesienie się do wcześniejszych wypadków zaistniałych w podobnych okolicznościach:

Wypadków na przejeździe w okresie ostatnich 5 lat nie było.

Analiza materiału dochodzeń, przeprowadzonych pomiarów wizji, przesłuchań i ustalonego stanu faktycznego:

Komisja na podstawie zabezpieczonych dokumentów, fotografii wykonanych na miejscu wypadku, protokołów wysłuchań osób mających związek z wypadkiem, protokołów badań urządzeń, analizy taśmy prędkościomierza ustaliła co następuje:

1. W dniu 15.11.2007 pod jadący po torze numer 2 od strony stacji Terespol Pomorski pociąg pośpieszny 57102 „Bachus” relacji Gdynia Główna Osobowa – Zielona Góra, prowadzony lokomotywą EU 07-413 z Zakładu Taboru w Poznaniu kabiną „B” przez maszynistę Pana Jana Gowina z Zakładu Taboru w Gdyni wjechał na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 przy sprawnie działającej sygnalizacji przejazdowej pojazd drogowy – ciągnik siodłowy z naczepą marki SCANIA.
2. Ruch pociągów na szlaku Terespol Pomorski – Parlin prowadzony był na podstawie prawidłowo działającej trzy-stawnej samoczynnej blokady liniowej typu Eac przystosowanej do ruchu jednotorowego dwukierunkowego po każdym torze.
3. Zgodnie z zeznaniami naocznych świadków wypadku /str.617 i 625 aktu/ pojazd drogowy zatrzymał się na chwilę przed przejazdem i gdy przejechał pociąg towarowy numer 151085 przewoźnika LOTOS Kolej po torze numer 1, ruszył i wjechał na przejazd – wówczas doszło do kolizji z pociągiem 57102 jadącym po torze numer 2.
4. Według opinii z CNTK Warszawa „Zadanie numer 4300/10”/str.463/, czujnik włączający sygnalizację przejazdu położonego w kilometrze 406,859 lokomotywa EU07-413 z pociągu 57102 minęła z prędkością 123 km/h - wahnięcie prędkości 4 sekundowe /str.483 aktu /. Ostatni w drodze jazdy rezonator SHP (elektromagnes torowy) przed wykojeniem lokomotywa minęła z prędkością 123 km/h. Maszynista pociągu 57102 rozpoczął hamowanie pociągu jadącego z prędkością 114 km/h w odległości 44 metrów przed przejazdem /str.483/. Zapisy na taśmie prędkościomierza stają się nie stabilne i mogą świadczyć o prawdopodobnym momencie uderzenia lokomotywy jadącej z prędkością 109 km/h w pojazd drogowy i utracie łączności pudła z wózkami /str. 481 aktu/. Od tego momentu zapisy na taśmie prędkościomierza lokomotywy nie odzwierciedlają rzeczywistych wartości prędkości i położenia lokomotywy oraz zapisów dodatkowych w odniesieniu do zarejestrowanego czasu. Przed zderzeniem maszynista włączył prawdopodobnie hamowanie nagłe, które spowodowało napełnienie się sprężonym powietrzem cylindrów hamulcowych lokomotywy. Kierujący pojazdem drogowym wjeżdżając na przejazd nie dał żadnych szans i możliwości maszyniście pociągu 57102 na uniknięcie najechania pociągu na załadowaną towarem naczepę ciągnika siodłowego.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "13RAE", "Kula", "1240", "Kula", "PRZK1", and others.]

5. Na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu SPA-2A były załączone, sygnalizatory drogowe S1 i S2 migały na przemian światłem czerwonym oraz dodatkowo na sygnalizatorze drogowym S1 działał sygnał akustyczny - gong. Na podstawie analizy wysłuchań świadków i zaistniałej sytuacji, Komisja jest zdania, że kierowca zatrzymał się na wysokości znaku P-12 nie widząc wskazania sygnalizatora drogowego S1, a jedynie polegając na dźwięku gongu.
6. Urządzenie powtarzające samoczynną sygnalizację przejazdową w kilometrze 405,859 znajdujące się na stacji Parlin na nastawni dysponującej „Pa” działało prawidłowo i było zamknięte i zaplombowane. Stan liczników na urządzeniu powtarzającym zgodny z książką kontroli stanu liczników na nastawni dysponującej „Pa” stacji Parlin.
7. System sygnalizacji przejazdowej SPA-2A został zaprojektowany prawidłowo zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33 z roku 1996 poz. 144 z późniejszymi zmianami) i obowiązującymi dokumentami normatywnymi oraz wymaganiami i wytycznymi. Urządzenia sygnalizacji SPA-2A na przejeździe w km 405,859 linii 131 Chorzów Batory – Tczew zostały zainstalowane prawidłowo, były prawidłowo utrzymywane i działają zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową /str. 488 aktu/. Pomost przejazdu zbudowany z płyt żelbetowych typu CBP w stanie dobrym, dojazd bitumiczny w stanie dobrym.

Tor położony na prostej. Tor szlakowy numer 2 bezstykowy, nawierzchnia: szyny UIC60, podkłady betonowe PS83 i podsypka tłuczniowa w stanie ogólnie dobrym. Ostatnie badania diagnostyczne torów na linii numer 131 przeprowadzono w dniach 10.05.2007 - 06.07.2007r.
Ogólna ocena dobra - bez wykonania robót naprawczych.
8. Prędkość rozkładowa dla pociągu 57102 na szlaku Terespol Pomorski – Parlin według wewnętrznego rozkładu jazdy wynosiła 120 km/h, a prędkość w momencie zderzenia z pojazdem drogowym wynosiła 109 km/h po uprzednim hamowaniu pociągu z prędkości 114 km/h /str.483 aktu/.

Określenie przyczyn wypadku i kategorii wypadku:

Pierwotna:

Pierwotną przyczyną poważnego wypadku było niezachowanie należytej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym podczas przejazdu przez przejazd kategorii „C” przy sprawnie działającej sygnalizacji przejazdowej i braku obserwacji wskazań na sygnalizatorze drogowym S1.

Bezpośrednia:

Bezpośrednią przyczyną poważnego wypadku było wjechanie na przejazd kategorii „C” przy sprawnie działającej sygnalizacji przejazdowej pojazdu drogowego jadącego po torze numer 2 z kierunku stacji Terespol Pomorski pociąg pośpieszny 57102 w wyniku czego nastąpiło najechanie pociągu na pojazd drogowy.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "FELIKS 18.12", "JTC", "KED", "KELI", "CHAK2", "Maur", "PZK1", and several other illegible signatures.]

Inne przyczyny:

Brak

Pośrednia:

Brak

Systemowa:

Brak

Kategoria wypadku:

Komisja zakwalifikowała wypadek do kategorii A 20.

Inne ujawnione nieprawidłowości nie mające bezpośredniego związku przyczynowego z powstaniem wypadku:

Iloczyn ruchu obliczony w dniu 30.11.2004 na podstawie pomiarów ruchu drogowego i kolejowego wynosi 117 468 /str.408 aktu /. Natężenie ruchu drogowego obliczone w dniu 30.11.2004 wynosił 978, a natężenie ruchu kolejowego wynosi 120. Iloczyn ruchu obliczony w 2004r został ustalony nieprawidłowo. Zamiast dokonania obliczenia na podstawie natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowym podstawę do jego ustalenia do metryki przejazdowej wpisano dane ze średniego natężenia ruchu drogowego na drogach powiatowych (biegnących również równolegle do linii kolejowej i nie przebiegających przez ten przejazd) w powiecie świeckim /str.429 aktu /, co zbędnie zawyżało iloczyn ruchu na tym przejeździe.

Komisja Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy uwzględniając błędnie obliczony iloczyn zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33 z roku 1996 poz. 144 z późniejszymi zmianami) wnioskuje o przekwalifikowanie przejazdu do kategorii „B”. Komisja odbyła się w dniu 09.10.2007r, a protokół został zatwierdzony w dniu 22.10.2007r

Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy po opracowaniu przesłał do Oddziału Regionalnego w Gdańsku program funkcjonalno użytkowy pod przebudowę urządzeń SSP w km 405,859 w dniu 15.11.2007 / str.445 aktu /.

Po wypadku Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy wystąpił do właściciela drogi o podanie aktualnego średnio dobowego natężenia ruchu drogowego /str.425 oraz str.433/. W wyniku wystąpienia otrzymał pomiar natężenia ruchu na przejeździe w km 405,859 w ilości 601 pojazdów w dobie /str.435 aktu /. Wyliczony aktualny iloczyn ruchu na przejeździe wynosi 64 904.

Zasadne jest więc utrzymanie decyzji o przekwalifikowaniu przejazdu, w związku z czym Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy ponownie wystąpił z wnioskiem inwestycyjnym pismem nr IZAT1-21-5/2008 z dnia 07.03.2008r do Oddziału Regionalnego w Gdańsku.

Florka
18K12

12K10
Kll.
CMK2

12K10
Kll.
CMK2
WZM
PRK1

12K10
Kll.
CMK2

12K10
Kll.
CMK2

12K10
Kll.
CMK2

Wnioski i zalecenia:

Miejscowe :

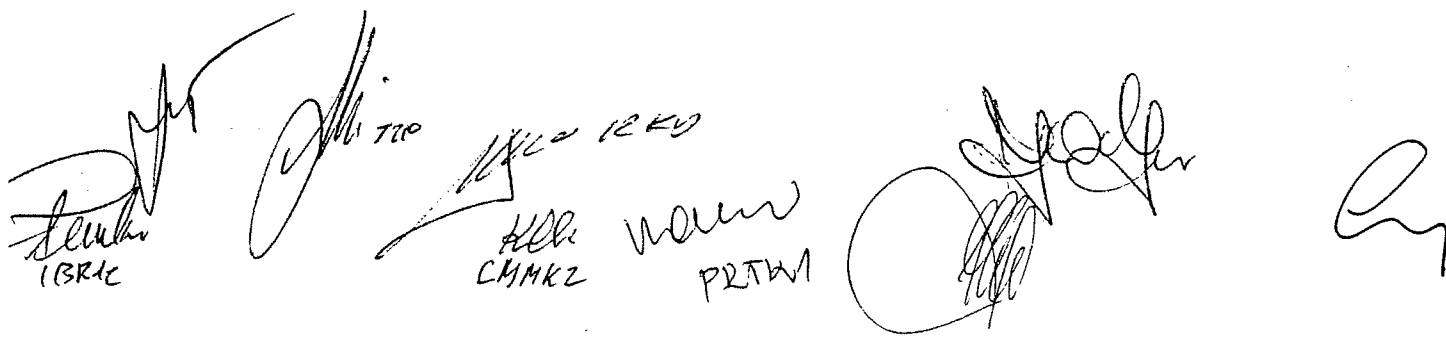
1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy opracuje biuletyn informacyjny na temat wypadku kategorii A20 i roześle do zainteresowanych zakładów wchodzących w skład grupy PKP, przewoźników kolejowych, z którymi zawarto umowy o udostępnianie tras i PKBWK.
2. W dniu 09.10.2007 komisja zakładowa przy współudziale Policji z KPP Świecie i Zarządcy drogi powiatowej wnioskuje o przeklasyfikowanie przejazdu kategorii „C” w km 405,859 do kategorii „B”. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy dokona realizacji decyzji nr IZDK9-5003-49/07 z dnia 22.10.2007r w sprawie zmiany kwalifikacji przejazdu z „C” na „B” w terminie do dnia 30.06.2009r.

Miejscowe dla zakładów linii kolejowych na sieci PKP PLK S.A. :

1. Zakłady Linii Kolejowych wystąpią do Komend Powiatowych Policji i SOK działających na obszarze swojego działania o prowadzenie ciągłych kontroli przestrzegania zasad ruchu drogowego przez kierowców pojazdów drogowych w obrębie przejazdów kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem przejazdów kategorii „B”, „C” i „D”.
2. Zakłady Linii Kolejowych wystąpią do działających na ich terenie ośrodków szkolenia kierowców o stosowanie w ramach praktycznej nauki jazdy zasad zachowania się w obrębie przejazdów kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem przejazdów kategorii „B” i „C” na podstawie świateł czerwonych migających na sygnalizatorach drogowych.

Sieczowe :

1. Przewodniczący PKBWK zorganizuje spotkanie z przedstawicielami Komendy Głównej Policji oraz PKP PLK S.A., którego celem będzie określenie działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.
2. Przewodniczący PKBWK wystąpi do właściwego Ministra z wnioskiem o wprowadzenie zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217 poz. 1834 z późn. zmianami) w zakresie obowiązkowych szkoleń praktycznej nauki jazdy w obrębie przejazdów kolejowych podczas kursów prowadzonych przez uprawnione ośrodki szkolenia nauki jazdy oraz obligatoryjne ujęcie przekraczania przejazdów kolejowych w czasie egzaminu na prawo jazdy.
3. PKP PLK S.A. w bieżącym roku kontynuować będzie czwartą edycję kampanii bezpieczny przejazd skierowaną do kierowców pojazdów drogowych, pracowników obsługujących przejazdy kolejowe oraz mediów.


IBRAC
TIP
KPK 12 KD
KPK
CMKZ
WAW
PRTW

Komisja kolejowa:

Przewodniczący

Andrzej Gniwek

data 06.05.2008

Członkowie:

Włodzimierz Kielczyński

data 06.05.2008

Płomiński Andrzej

data 06.05.2008

Wolf Janusz

data 06.05.2008

Lessmann Eugeniusz

data 06.05.2008

Lewandowski Zdzisław

data 06.05.2008

Przybył Krzysztof

data 06.05.2008

Pozorski Henryk

data 06.05.2008

Kwiatkowski Sylwester

data 06.05.2008

podróżna pociągu 57102,

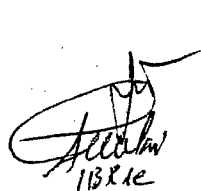
podróżny pociągu 57102.

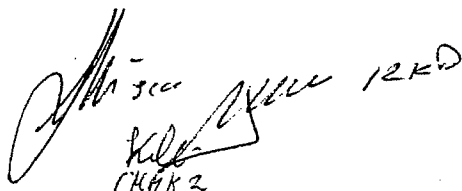
podróżny pociągu 57102,

Infrastruktura kolejowa:

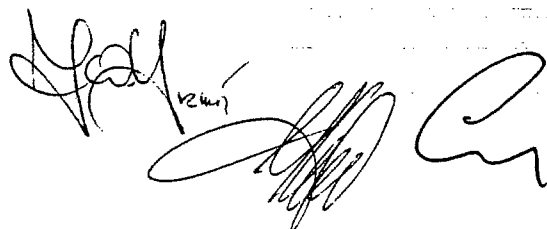
- a) liniowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym na szlaku dwutorowym zelektryfikowanym Terespol Pomorski – Parlin wyposażone w trzy - stawną samoczynną blokadę liniową SBL jednotorową dwukierunkową przystosowaną do ruchu po każdym torze typu Eac zbudowaną w 1989 roku /str.11 aktu/,
- b) nawierzchnia w torze numer 1 szlaku Terespol Pomorski-Parlin szyny UIC 60, podkłady betonowe, przytwierdzenie typu SB3,
- c) nawierzchnia w torze numer 2 szlaku Terespol Pomorski-Parlin szyny UIC 60, podkłady drewniane sosnowe, przytwierdzenie typu K /str.11 aktu/,
- d) rodzaj nawierzchni przejazdowej
 - płyty żelbetowe CBP /str.11 aktu/,
- e) rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej
 - bitumiczna,
- f) kąt skrzyżowania
 - 90 stopni /str.11 aktu/,
- g) osygnalizowanie od strony toru
 - wskaźnik W6a znajdował się w torze numer 2 w kilometrze 406,619,
- h) osygnalizowanie od strony drogi
 - znaki drogowe G2, G4, B20, G1-a, G1-b, G1-c, A10 i P12 znak poziomy-linia bezwzględne zatrzymania wymalowana na wysokości sygnalizatora S1 /str.15 aktu/,
- i) typ urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej
 - typ SPA-2A,
 - sygnalizacja świetlna (dwa sygnalizatory drogowe dwukomorowe),
 - sygnalizacja dźwiękowa (gong wolno bijący) /str.15 aktu /,

Na podstawie wykonanej przez Zakład Sterowania Ruchem i Teleinformatyki Centrum Naukowo Technicznego Kolejnictwa „Opinii dotyczącej wypadku na przejeździe kolejowym w Polednie w dniu 15 listopada 2007 Zadanie nr 4300/10”, system sygnalizacji przejazdowej SPA-2A został zaprojektowany prawidłowo, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie. Urządzenia sygnalizacji SPA-2A na przejeździe w km 405,859 linii 131 Chorzów Batory – Tczew zostały zainstalowane prawidłowo, były prawidłowo utrzymywane i działają zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową /str.488 aktu /.


13X1e


Kolej
CHAKK2


nowy
PR1K1


12K1