

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 Szymczyk	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 Rodzik - 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 [REDAKTOWANE] i ustawiacza [REDAKTOWANE] (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 [REDAKTOWANE] zgłosił dyżurnemu ruchu dysponującemu SKW [REDAKTOWANE], że wagony od pociągu nr 8805, same bez lokomotywy, 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 koziół 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 próżne i trzy ładowne wagony, patrząc w kierunku zbiegania, zniszczył koziół oporowy, potracił znajdującą się w pobliżu niego 18 letnią dziewczynę, która zmarła dnia następnego w szpitalu w wyniku odniesionych obrażeń, 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, uszkodzając 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 ciąglowym pomiędzy sobą i z wagonem piątym. Bez widocznych uszkodzeń.

Wg opisu taśmy o godz. 20.06 poc. 8805 wyjechał z toru21 w kierunku punktu wyładunkowego urządzanego 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 [REDAKTOWANE] systemem mechanicznym. Operatorem koparki typu SENNEBOGEN 821 był [REDAKTOWANE]. Podczas wyładunku trzech pierwszych wagonów nastąpiła podmiana drużyny pociągowej. Do pracy przybyli: [REDAKTOWANE] posiadający uprawnienia maszynisty, rewidenta taboru oraz ustawiacza (nie zapoznany z regulaminem prowadzenia ruchu) oraz [REDAKTOWANE] posiadający uprawnienia maszynisty, rewidenta taboru (zapoznany z regulaminem prowadzenia ruchu). Rozładunek wagonów następował po kolei, od końca składu pociągu. Drużyna pociągowa podpychała wagony zgodnie z potrzebami wyładujących. W trakcie wyładunku czwartego wagonu nastąpiła awaria koparki (nie mogła się obracać) i czerpak utkwiał 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 lokomotywy 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 lokomotywy 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 [REDAKTOWANE]. Przybył on już po odjeździe drużyny pociągowej. Przystąpił do naprawy. Po manipulacji przy przekaźnikach i węzłach 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 odłuzować za pomocą odłuzniaczy 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 lokomotywy. Ze względu na naprężony sprzęg śrubowy nie mogli zrzucić pałaka z haka. Postanowili docisnąć skład wagonów do lokomotywy za pomocą koparki. To poskutkowało [REDAKTOWANE] wraz z pracownikiem sprzątającym wagony po wyładunku [REDAKTOWANE] rozłączyli sprzęg ciąglowy i powietrzny. 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 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 uwagi na wyluzowanie odluźniaczami ręcznymi, nie hamowały.**
- 16) nastawianie hamulców wolnodziałające (G), szybko działające (P, R, R+Mg), szybko działające (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, wyłączony, 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, wyłączony, 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, wyłączony, 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. Podkłady 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 kozioł 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

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

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) Locomotywa 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 ~~de~~: **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 powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	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
- 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 powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	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 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

— ładunki, bagaże 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	158 572,05
	Sporządzenie dokumentacji technicznej	12 700,00
	Wynagrodzenie inspektora nadzoru	2 800,00
	Koszty wynajmu lokali socjalnych (2 rodziny)	12 800,00
	Koszty ochrony	14 133,60
inne	Koszty poniesione przez Dział Organizacji Przewozów Krajowych DB Schenker	21 136,72
	Dozorowanie lokomotywy	7 436,52
	Koszty pracy komisji powypadkowej DB Schenker	2 972,51
	Użycie UNIMOGA	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 wyładunkowym.
2. Przewozy realizowane będą przez licencjonowanego Przewoźnika, w składach cało pociagowych, 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 - mapka sytuacyjna nie taryfowego punktu wyładunkowego,
 - 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 kozioł oporowy,
 - usytuowanie zsyków na nie taryfowym punkcie wyładunkowym: km 1,500 - 2,100 z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy do km 3,100,
 - usytuowanie zsyków 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 nie taryfowego 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 kozioł oporowy.
3. Wagony ze stacji Strzelce Krajeńskie Wschód do punktu 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 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 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 zespolonym.
6. Dyżurny 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 ureguje oddzielnie Przewoźnik.
2. Pod względem dokumentacji handlowej obróbkę składów pociągów dokonuje pracownik Przewoźnika.
3. Przed każdym uruchomieniem pociągu w miejscu wyładunku (podciąganie, 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 wylądkiem zagrażających bezpieczeństwu jazdy taboru. Dopiero wtedy, kiedy nie ma żadnych przeszkód do jazdy można podawać sygnały manewrowe w celu uruchomienia taboru.

4. Zabrania się rozłączania wagonów na szlaku podczas wylądunku. Wagony w pociągu zdawczym podczas wylądunku powinny być cały czas podłączone do hamulca zespolonego lokomotywy.
5. Podczas cofania wagonów z miejsca wylądunku 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 wylądunkowego musi być tak sformowany, aby z chwilą powrotu pociągu ze szlaku (jazda wagonami naprzód - pociąg pchany na hamulcu zespolonym) pierwszy przedni wagon pociągu pchanego, o ile to jest możliwe powinien posiadać - czynny hamulec zespolony, 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 wylądunkowego 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 wylądunkowego w km 1,500 - 2,100 (wylądek mechaniczny) i w km 2,610 - 2,850 (wylądek 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 odejścia). 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:	na torze szlakowym, maksymalnie lokomotywa dojechać może do km 3,100 — koziół oporowy
	b) objazd lokomotywy	brak możliwości
	c) odjazd pociągu:	z toru szlakowego - wagony pchane 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:	wg działki 66
	b) drużyny konduktorskiej:	wg działki 66
	c) drużyny manewrowej:	wg działki 66
	d) inne:	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 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 łączność radiotelefoniczną z ISDR „SKW”, przekazując informację o zatrzymaniu pociągu.	
7	Wracający pociąg wjeżdża na tor nr 21 zakończony kozłem oporowym, na rozkaz pisemny „S” podyktowany środkami radiolączności przez dyżurnego ruchu „SKW”.	
8	Sposób zgłaszania kierownika pociągu (ustawiacza), itp. dyżurnemu ruchu stacji obsługującej o nieprawidłowościach w zakresie techniczno -ruchowym	zgłasza radiotelefonicznie z lokomotywy 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 ciągnione, 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 działce 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~~, punktu wyładunkowego*) eksploatowany jest na podstawie:
Umowy zawartej pomiędzy Przewoźnikiem a odbiorcą, właścicielem Zakładu Budowy Dróg Zwierzyn. Ze strony PKP PŁK S.A. punkt wyładunkowy eksploatowany jest na podstawie działki 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 %o 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 %o spadek w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód;
 - od km 2,800 do km 2,850 - 13 %o 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 opiekuńcza i taryfowa ~~bocznicy, ładowni~~, punktu wyładunkowego*) Strzelce Krajeńskie Wschód:
 - 1) pod względem zamawiania wagonów stacja Górki Noteckie odległa 8,111 km;
 - 2) pod względem taryfowym stacja Górki Noteckie odległa 8,111 km.
5. W miejscu odgałęzienia bocznicy znajduje się posterunek ruchu, pełniący następujące czynności: -
6. Sposób prowadzenia ruchu na szlaku odbywa się 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 się na rozkaz pisemny „S”. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów obsługujących

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

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

8. Pociągi do obsługi ~~bocznic, ładowni, punktu wyładunkowego*)~~ wyprawiane są po torze nr ~~torze szlakowym od strony stacji Strzelce Krajeńskie Wschód a od strony stacji~~ ~~po torze 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 ~~bocznic, 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
Wyładunek następuje na torze szlakowym w km 1,500- 2,100 (wyładunek mechaniczny) i w km 2,610-2,850 (wyładunek grawitacyjny i mechaniczny)				

2) pojemność ~~bocznic, 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 ~~bocznic, 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
brak				

2) łączność telefoniczna z ~~bocznicą, ładownią, punktem wyładunkowym*)~~ nie istnieje, ~~istnieje*)~~ za pomocą aparatu telefonicznego, znajdującego się: na stacji ~~...~~ na ~~bocznic, ładowni, punkcie wyładunkowym*)~~ ~~...~~;

3) ~~bocznicą, ładownią, punkt wyładunkowy*)~~ w czasie obsługi jest w nocy zewnętrznie oświetlony nie oświetlony*).

12 Warunki techniczne obsługi ~~bocznic, 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 rozprzęgania lokomotywy ze składem

wagonowym na punkcie wyładunkowym: podczas wyładunku na punkcie wyładunkowym wagony powinny być cały czas sprzęgnięte ze sobą, podłączone do hamulca zespolonego 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 ciągnięte 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 zahamowane hamulcem zespolonym;
- 11) dozwolony nacisk osi na szynę: 196 kN/oś (20 t/oś dla wagonów).

13. Porządek podstawiania i zabierania wagonów na/z bocznic, 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 ~~bocznic, 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 zespolony lokomotywy;
 - drużyna pociągowa podstawia wagony przy zsykach wyładunkowych i wyładunku mechanicznym wg wskazówek odbiorcy;
 - drużyna manewrowa dokonuje czynności zdawczych;
 - odbiorca przesyłki dokonuje czynności wyładunkowych, przy tych czynnościach uczestniczy drużyna pociągowa, do której obowiązków należy podciąganie 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 [REDAKTOWANE] (zgodnie z zaświadczeniem 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 [REDAKTOWANE].

Nastawniczy [REDAKTOWANE] (zgodnie z zaświadczeniem 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 [REDAKTOWANE].

Maszynista [REDAKTOWANE] (zgodnie z zaświadczeniem 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 [REDAKTOWANE], 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 [REDAKTOWANE] (zgodnie z zaświadczeniem 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 [REDAKTOWANE], wydane przez DB Schenker Rail Polska S. A., karta znajomości szlaku – zapisy aktualne.

Ustawiacz [REDAKTOWANE] (zgodnie z zaświadczeniem 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 [REDAKTOWANE] wydane przez DB Schenker Rail Polska S. A.

Ustawiacz [REDAKTOWANE] (zgodnie z zaświadczeniem 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 podstawiać 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 zespolonego 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 zespolonym) pierwszy przedni wagon pociągu pchanego, o ile to jest możliwe powinien posiadać - czynny hamulec zespolony, budkę lub pomost z hamulcem ręcznym i kurek nagiego hamowania. Jeżeli przedni pierwszy wagon urządzeń tych nie posiada, to powinien je posiadać /eden z następnymi 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 odstępnie 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 [REDAKTOWANO], 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 [REDAKTOWANO] w dniach 4/5.04.2011 na odcinku Gubin – Gubin – Kostrzyn n. O – Gorzów Wlkp. i 26.04.2011 na odcinku Gubin – Brzeg Dolny z maszynistą [REDAKTOWANO]

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

Ostatnią kontrolę stanu technicznego (i przydatności do użytkowania) toru linii 426 dokonał st. specjalista diagnosta [REDAKTOWANO] 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 utrzymaniomowymi 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 [REDAKTOWANO]

W tym zakresie komisja nie dopatrzyła się nieprawidłowości. Wyniki kontroli nie miały 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:**

[REDAKTOWANO] – operator koparki PPUH [REDAKTOWANO] – 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.

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 oni jadą 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 składować za pomocą ramienia koparki. Włożyłem czerpak do pudła wagonowego i próbowałem składować z lokomotywą przesunąć. Nie udało się. W związku z tym [REDAKTOWANO] z [REDAKTOWANO] W. oraz ja wyluzowaliśmy hamulce za pomocą odluźniaczy. Ponownie próbowałem przesunąć składować koparką. Nie udało się. Sprzęgu nie można było ściągnąć. W tym celu koparką dosunąłem składować do lokomotywy i pałąk sprzęgu dało się zdjąć z haka. Nadmieniam, że drużyna pociągowa wcześniej przestawiła ręczki dźwigni przestawczych z ładownych na próżne. Następnie przesunąłem składować koparką. Gdy minąłem środek obrotu koparki wagony zaczęły mnie ciągnąć. Próbowałem je zatrzymać. Łapałem czerpakiem za burtę, za zderzaki. Nic to nie dało. Musiałem puścić, gdyż koparka się przewracała. [REDAKTOWANO] T. zaczął biec za składować i zaczął przestawiać dźwignie hamulcowe. Ja też biegłem i przestawiałem ręczki hamulca „ein” i „aus” oraz pręty odluźniaczy. Do przejazdu nadążyliśmy 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 składować 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 przeszkoleni.

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 składować pociągów na szlaku przy rampie rozładawczej; odpowiedział, że sporadycznie to się zdarzało, trzy lub cztery razy. Ale wtedy maszyniści zjeżdżali składować niżej, tak, aby lokomotywa była na przejeździe i ochroniarz ją widział w celu ochrony przed kradzieżą.

[REDAKTOWANO] – syn właściciela firmy [REDAKTOWANO] wyjaśnił w dniu 02.08.2011 roku [REDAKTOWANO] 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 [REDAKTOWANO] 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 pojedę 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 odluźniacza hamulca. Najpierw jednego i patrzeliśmy, co się będzie działo. Zauważyliśmy, że 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 lokomotywy. Próbował sam rozpiąć lokomotywę od wagonów. Nie udało mu się to. Doszliśmy do wniosku, że wagony należy dosunąć do lokomotywy, aby rozczepić. Udał się na koparkę i docisnął wagony do lokomotywy. Próbowałem rozkręcić sprzęg 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 sprzęg we dwóch z [redacted] i zrzuciliśmy pałąk z haka. Ja stałem wtedy u góry. [redacted] rozpiął wąż powietrzny. 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. Przekręciłem 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 pojedę 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 zaczęliśmy 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 kolejarzami 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] podszedł 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 powietrzny 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 chwytakiem 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 mioteł 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.

~~████████████████████~~ – 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 ~~████████████████████~~ był jeszcze na lokomotywie. W tym czasie trwał wyładunek. Jeżeli dobrze pamiętam to w tym czasie zaczęli rozładowywać trzeci wagon od końca składu. 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 ~~████████████████████~~ stwierdził, że robi się ciemno i zdecydował o zakończeniu rozładunku. O zakończeniu pracy i fakcie, że zjeżdżamy 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 lokomotywę. 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 rozstrzęsionych mężczyzn mówiąc „RATUJCIĘ. WAGONY UCIEKŁY”. Kolega ~~████████████████████~~ 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 jakąś jazdę pociągiem maszynista ~~██████████~~ 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 ~~████████████████████~~ 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 zjechało 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 bocznicy Eurovia. Chciałbym nadmienić, że rolę kierownika pociągu pełnił ~~██████████~~ 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 drużyny trakcyjnej.