

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

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

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

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

Pytanie 4: Jak był zabezpieczony ten pociąg przed zbiegnięciem?

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

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

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

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

Po wykonaniu pracy manewrowej otrzymaniu rozkazu pojechaliśmy na punkt wyładunkowy.

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

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

Dlaczego pan w tym dniu nie udokumentował rozpoczęcia pracy.

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

Ile było płożów hamulcowych na lokomotywie podczas przyjęcia ?

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

Były 2 płozy hamulcowe.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

W dniu 16 sierpnia 2011 r. ~~.....~~ udzielił odpowiedzi na zadane pytania:

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

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

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

Odp: Nie nawiązała ze mną żadnej łączności.

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

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

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

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

~~██████████~~ Dyżurna ruchu w dniu 16.08.2011 r. wyjaśniła, co następuje:

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

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

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

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

Odpowiedź – *nie, ani razu.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Na kolejne pytanie dotyczące osygnalizowania składu potwierdził prawidłowość osygnalizowania pociągu.

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

Do prowadzonego postępowania złożył w dniu 26. 08. 2011 r. oświadczenie Pan [REDAKTOWANO] właściciel firmy prowadzącej rozładunek [REDAKTOWANO]

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

Właściciel firmy poinformował że przekaze dane adresowe Pana [REDAKTOWANO] dla dalszych działań Komisji

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

### **Wyjaśnienia złożone przez dyspozytorów DB Schenker Rail Polska S.A. w Zabrze:**

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

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

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

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

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

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



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

**[REDAKTOWANE]** w dniu 24.08.2011 r. wyjaśnił co następuje:

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

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

— **świadków:**

Nie było

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

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

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

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

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

— **pozostałej infrastruktury kolejowej:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### — urządzeń łączności:

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

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

##### Opis zapisów prędkościomierza pojazdu trakcyjnego typu BR232-189

Prędkościomierz typu: PIAP T-130P

Świadectwo sprawdzenia tachografu aktualne, ważne do 30.06.2012r.

Nr jednostki centralnej tachografu 08/154

Elektroniczna karta pamięci – pamięć wewnętrzna tachografu

Zakres pomiarowy prędkościomierza: 130 km/h

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

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

W dniu 25.07.2011r. w godz. 9<sup>30</sup> – 22<sup>30</sup>:

Maszynista - p. [REDACTED]

Pomocnik maszynisty - p. [REDACTED]

W dniu 26.07.2011r. w godz. 7<sup>00</sup> – 21<sup>00</sup>:

Maszynista - p. [REDACTED]

Pomocnik maszynisty - p. [REDACTED]

**Dzień 25.07.2011r.**

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

17:17:19 – 18:45:26	Postój lokomotywy.
18:45:26 – 20:34:00	Jazda lokomotywy na odcinku 71,498 km z prędkościami do 57 km/h.
20:34:00 – 20:35:44	Postój lokomotywy.
20:35:44 – 20:36:27	Jazda lokomotywy na odcinku 0,076 km z prędkościami do 9 km/h.
20:36:27 – 20:36:42	Postój lokomotywy.
20:36:42 – 20:36:56	Jazda lokomotywy na odcinku 0,011 km z prędkościami do 5 km/h.
20:36:56 – 20:39:06	Postój lokomotywy.
20:39:06 – 20:41:29	Jazda lokomotywy na odcinku 0,922 km z prędkościami do 30 km/h.
20:41:29 – 20:42:08	Postój lokomotywy.
20:42:08 – 20:43:37	Jazda lokomotywy na odcinku 0,374 km z prędkościami do 22 km/h.
20:43:37 – 20:43:50	Postój lokomotywy.
20:43:50 – 20:44:23	Jazda lokomotywy na odcinku 0,016 km z prędkościami do 2 km/h.
20:44:23 – 20:49:30	Postój lokomotywy.
20:49:30 – 20:51:10	Jazda lokomotywy na odcinku 0,423 km z prędkościami do 22 km/h.
20:51:10 – 20:51:52	Postój lokomotywy.
20:51:52 – 20:53:57	Jazda lokomotywy na odcinku 0,416 km z prędkościami do 15 km/h.
20:53:57 – 20:54:13	Postój lokomotywy.
20:54:13 – 20:55:27	Jazda lokomotywy na odcinku 0,198 km z prędkościami do 13 km/h.
20:55:27 – 20:55:48	Postój lokomotywy.
20:55:48 – 20:57:17	Jazda lokomotywy na odcinku 0,211 km z prędkościami do 12 km/h.
20:57:17 – 20:58:50	Postój lokomotywy.
20:58:50 – 21:11:59	Jazda lokomotywy na odcinku 2,537 km z prędkościami do 17 km/h.
21:11:59 – 22:21:37	Postój lokomotywy. Wyłączenie zasilania prędkościomierza i zakończenie pracy lokomotywy o 22:21:37.

**Dzień 26.07.2011r.**

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

07:05:05 – 11:26:16	Włączenie zasilania prędkościomierza o 07:05:05. Postój lokomotywy.
11:26:16 – 11:27:16	Jazda lokomotywy na odcinku 0,032 km z prędkościami do 2 km/h.
11:27:16 – 12:15:13	Postój lokomotywy.
12:15:13 – 12:23:59	Jazda lokomotywy na odcinku 2,303 km z prędkościami do 26 km/h.
12:23:59 – 12:25:50	Postój lokomotywy.

---

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

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

---

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

**d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:**

— **środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:**

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

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

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

Kserokopię karty pracy drużyny pociągowej nr 8399 i 8416

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

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

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

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

Drużyna pociągowa stanowili:

- maszynista lokomotywy: [REDAKTOWANO]
- ustawiacz: [REDAKTOWANO]

Na nastawni SKW pracowała dyżurna ruchu [REDAKTOWANO]

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

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

- maszynista lokomotywy: [REDAKTOWANO]
- ustawiacz: [REDAKTOWANO]

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

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

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

Elektroniczna karta pamięci maszynisty [REDAKTOWANE] nr EKP nr 10/28 i pamięć wewnętrzną tachografu PIAP – T 130 P nr 08/154.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nie stwierdzono w tym względzie nieprawidłowości.

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

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

**3) analizę i wnioski, w tym:**

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

Nie było do tej pory takich zdarzeń.

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



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

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

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

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

Pociąg na punkt rozładunkowy ciągnął skład wagonów.

O godz. 19.00 drużynie pociągowej w składzie [REDAKCYJNE] minęła 12 godzin pracy. Za zgodą dyspozytora z DB Schenker Rail Polska S. A. [REDAKCYJNE] pracę wydłużyli do godz. 20.00 (do 13 godzin). W tym momencie powinni zakończyć pracę.

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

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

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

- maszynista lokomotywy: [REDAKCYJNE]
- ustawiacz: [REDAKCYJNE]

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

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

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

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

Po wystąpieniu usterki koparki, operator koparki przedzwonił do właściciela firmy rozładującej wagony i poinformował go o awarii. Na miejsce zdarzenia wysłał swego syna [REDAKCYJNE]. Przybył on już po odejździe 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 przetoczenia składu wagonów wraz z lokomotywą za pomocą wysięgnika koparki. Nie dało to efektów. Postanowili odluzować za pomocą odłużniaczy hamulce. Po wyluzowaniu hamulców w sześciu wagonach ponownie podjęli próbę przesunięcia składu wagonów wraz z lokomotywą. Lecz próba nie powiodła się ze względu na zahamowaną lokomotywę za pomocą dwóch hamulców ręcznych oraz hamulca pomocniczego. Siła hamowania wynosiła 94 tony. Pracownicy rozładujący postanowili rozłączyć skład wagonów od lokomotywy, ale nie pozwolił im na to naprężony sprzęg śrubowy pomiędzy lokomotywą i wagonami. Naprężenie sprzęgu spowodowane było przesunięciem się wagonów z wyluzowanymi hamulcami na spadku 12,2 ‰ w kierunku stacji Strzelce Krajeńskie Wschód. Operator koparki [redacted] docisnął skład wagonów do lokomotywy za pomocą wysięgnika koparki, co zmniejszyło naprężenie sprzęgu śrubowego, umożliwiając całkowite rozkręcenie go i zrzucenie pałąka z Haka. Rozłączenia wagonów od lokomotywy dokonali: [redacted] wraz z pracownikiem sprzątającym wagony po wyładunku [redacted]. 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 zdeżzaki, nie dały oczekiwanych rezultatów. Koparka przechylała się i mogła się przewrócić. Dlatego przerwał te próby. Manipulacja dźwigniami przestawczymi nie dała także skutku, gdyż hamulce wagonów były wyluzowane przez ekipę rozładunkową. **[niezgodnie z Instrukcją bezpieczeństwa i higieny pracy przy rozładunku wagonów kolejowych, opracowaną przez firmę EUROVIA]**

Zbiegające wagony po spadku dochodzącym miejscami do 16 ‰, nabierały prędkości i wjechały w stację na tor 21. Pierwszy wagon, pchany przez 3 próżne i trzy ładowne wagony, patrząc w kierunku zbiegania, zniszczył koziół oporowy, potracił znajdującą się w pobliżu niego 18 letnią dziewczynę [redacted] która w skutek odniesionych obrażeń zmarła w szpitalu dnia następnego, całkowicie zniszczył budynki gospodarcze oraz budynek mieszkalny przylegający do budynku stacyjnego i wjechał w pomieszczenie mieszkalne, zabijając kobietę [redacted] i mężczyznę [redacted]. 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 zatrzymał 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 zatrzymał się na torze 21. Pozostałe dwa, ładowne wagony połączone sprzęgami hamulcowym i ciąglowym pomiędzy sobą i z wagonem piątym. Bez widocznych uszkodzeń.

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

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

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

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



**c) b) określenie przyczyn zdarzenia:**

— **przyczyna bezpośrednia:**

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

— **przyczyna pierwotna:**

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



— **przyczyny pośrednie:**

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

— **przyczyny systemowe:**

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



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

**A – 08**



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

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

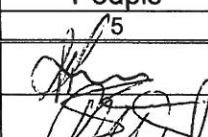


**4.3) zastosowane przez komisję operatywnie środki zapobiegawcze:**

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

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

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

**PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:**

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