

Pani L. A. Kontroler ds. inżynierii ruchu IZ Białystok wysłuchiwana w dniu 05 stycznia 2011 r. w sprawie trybu postępowania, jako przewodnicząca komisji Zakładowej na okoliczność prowadzonego postępowania wyjaśniającego z zaistniałego wydarzenia w dniu 08 listopada 2010 r. na stacji Białystok, dotyczącego badania trzeźwości pracowników związanych z wypadkiem. Prowadząc postępowanie z w/w wydarzenia otrzymała około godziny 8⁰⁰ informację od członka komisji Pana A. B., oraz A. J. K., że pracownicy Błd – nastawni dysponującej zostali poddani badaniom trzeźwości i są trzeźwi. Będąc na miejscu wypadku osobiście wydała polecenia nastawniczemu St. S. i M. A. udania się na nastawnię Błd celem wykonania badań trzeźwości przez Policję. Informację o stanie trzeźwości dyżurnej ruchu Pani

G. P. powzięła po otrzymaniu protokółów z prokuratury w dniu 14 grudnia 2010 r. O pozytywnym wyniku badania poinformowała natychmiast telefonicznie Przewodniczącego PKBWK. Udzieliła wyjaśnień zgodnych z ustaleniami Komisji zawartymi w Raporcie.

Pan J. Ch. – Mistrz automatyk ISE Białystok. W wysłuchaniu złożonym w dniu 12.11.2010 r. poinformował o uzyskaniu informacji o zdarzeniu w stacji Białystok z telewizji, następnie opisał wykonane czynności po przyjeździe do pracy. W dalszej kolejności udzielił odpowiedzi na 8 pytań dotyczących między innymi; rodzaju usterek, jakie występowały w urządzeniach srk w okresie od 18.06.2010 r. do dnia zdarzenia, usterek związanych z działaniem kształtowego semafora drogowaskazowego B^{1/2}, wymiany żarówek oświetlenia elektrycznego na tym semaforze, możliwości podania semafora E² po zamknięciu semafora (podanego) B^{1/2} na tor 25 bez realizacji wjazdu pociągu, szczegółowo opisał usterkę semafora z B^{1/2} z dnia 16.09.2010 r. odnotowaną w dokumentacji E1758. Udzielił wyjaśnień spójnych z ustaleniami Komisji zawartymi w Raporcie.

2) Innych świadków.

Nie było świadków zdarzenia.

4. Funkcjonowanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:

1) System sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych;

Stacja Białystok wyposażona jest w urządzenia sterowania ruchem kolejowym mechaniczne kluczowe z sygnalizacją kształtową. Nastawnie wykonawcze Bł1 i Bł11 wyposażone są aparaty blokowe z mechanicznymi skrzyniami zależności, gdzie przymus zwrotu zgody i nakazu realizowany jest przez bloki Pzz, Pzn współpracujące z zawórkami przeciwwrotnymi. Nastawnie wykonawcze Bł2, Bł4, Bł6, Bł7, Bł8, Bł12, Bł14 wyposażone są w aparaty P46. Nastawnie Bł3, Bł5 i Bł13 wyposażone są w aparaty blokowe i ściennie skrzynie kluczowe typu „Z”. Nastawnia dysponująca Błd wyposażona jest w sprzężone aparaty P46 współpracujące ze wszystkimi nastawniami wykonawczymi. Przymus zwrotu zgody i nakazu realizowany jest na drodze elektrycznej od strony nastawni dysponującej Błd poprzez zastawki na prąd ciągły umieszczone nad blokami dania nakazu. W związku z powyższą sytuacją pomiędzy nastawnią dysponującą Błd a nastawniami wykonawczymi, oprócz Bł1 i Bł11, obowiązywało telefoniczne polecenia i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu. Na całej stacji rozjazdy przestawiane były w sposób ręczny. Zwrotnice zamykane poprzez zamki zwrotnicowe ryglowe i trzpieniowe.

Dla zachowania bezpieczeństwa w urządzeniach stacyjnych istniały dodatkowe zależności dotyczące realizacji kolejności nastawiania semaforów poprzez zastosowanie zastawek poddźwigniowych. Stosowanie powyższego wymuszało na personelu każdorazowo konieczność obsługi wszystkich urządzeń sterowania ruchem kolejowym dla każdego realizowanego przebiegu osobno. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym sprawne, działały prawidłowo. Stan urządzeń zgodny z dokumentacją techniczną. System urządzeń sterowania ruchem kolejowym zastosowany na stacji Białystok nie rejestruje czynności wykonywanych przez obsługę.

W dokumentacji zgromadzonej w toku postępowania znajdują się protokoły z badań diagnostycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, protokoły z badań widzialności sygnałów i sprawdzeń SHP sporządzone przez wykwalifikowany personel ze stosownymi uprawnieniami budowlanymi potwierdzające sprawność urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Widoczność wskaźników i sygnałów z lokomotywy serii ET22-1030 oraz M62-689 bardzo dobra. Z lokomotywy serii TEM2-198 widoczność dobra z prawej strony z uwagi na budowę pojazdu. Powyższe Komisja ustaliła na podstawie przeprowadzenia dwóch wizji lokalnych i przejazdu w/w taborem na szlaku Łapy – Białystok w porze nocnej.

2) Infrastruktura kolejowa;

Pozostała infrastruktura kolejowa tj.: nawierzchnia kolejowa i elektroenergetyka także poddawana była badaniom diagnostycznym wykonywanym przez wykwalifikowany personel z odpowiednimi kwalifikacjami i uprawnieniami budowlanymi. Niezbędne pomiary i próby funkcjonalne zarówno dla elementów nawierzchni i sieci trakcyjnej były wykonywane i protokolarnie przekazywane zarządcy, bądź odnotowywane w odpowiedniej dokumentacji. Elementy infrastruktury związane z wypadkiem były sprawne.

3) Sprzęt łączności;

Łączność przewodowa:

- centralka telefoniczna typu MB 10, sprawna technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010 r., zapewniała łączność stacyjną ruchową pomiędzy posterunkami w obrębie stacji Białystok, zasilanie urządzenia akumulatorowe,
- aparat telefonicznej łączności ogólnie eksploatacyjnej (obecne nazewnictwo łącze publiczne) o numerze (085) 673 1615, sprawny technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010 r.

Łączność bezprzewodowa:

- radiotelefon łączności manewrowej sieci stacyjnej typ FM 3001, sprawny technicznie, zapewniał łączność manewrową stacyjną, antena na maszcie umiejscowionym na dachu budynku nastawni B11, ostatni przegląd w październiku 2010 r.

Przeglądy urządzeń łączności są wykonywane przez pracowników telekomunikacji kolejowej w myśl postanowień harmonogramu wynikającego z Umowy nr A/09/01B/001/00/0025/09 z dnia 27.02.2009 r. na wykonywanie usług utrzymania urządzeń telekomunikacyjnych w latach 2009-2012 r. na rzecz PKP PLK S.A. przez Telekomunikację Kolejową Spółka z o. o.

- a) odzyskano dane z rejestratora rozmów telefonicznych zarejestrowanych na radiotelefonie pociągowym typu „Koliber” nr manipulatora KM 01-0922009, nr radiotelefonu K T 01-0922009 na stacji Wasilków. Analiza danych wykazała rozmowy prowadzone pomiędzy dyżurnym ruch B1d – K. L. a maszynistą M. S.

Godzina 5²² – zgłoszenie gotowości poc. 55272, przyjęcie zgłoszenia przez dyżurnego ruchu oraz podanie pełnej „analizy” pociągu przez maszynistę do dyżurnego ruchu K. L.

Godzina 5²³ – podanie przez maszynistę M. S. numerów lokomotyw poc. 55272 oraz podanie przez dyżurnego K. L. kolejnego numeru, pod którym nastąpiło zarejestrowanie zgłoszenia.

Godzina 5²⁷ - podanie informacji o pożarze i pełna rejestracja rozmów prowadzonych przez maszynistów i dyżurnego ruchu.

Godzinie 5³⁶ - zarejestrowany jest głos maszynistów.

Godzina 5³⁹ – dalsza rejestracja rozmów pomiędzy dyżurnym ruchu i maszynistami.

4) Pojazdy kolejowe łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych.

Lokomotywa serii ET22-1030 wyposażona w radiotelefon ty „RADMOR- 3036” i prędkościomierz wskazująco-rejestrujący typu Hasler-Bern RT9 rejestrujący parametry eksploatacyjne na taśmie o zakresie pomiarowym od 0 do 150 km/h. Stan techniczny lokomotywy dobry, aktualne świadectwo sprawności technicznej. Wszystkie urządzenia na lokomotywie sprawne i działały prawidłowo. Lokomotywa serii M62-0689 wyposażona w radiotelefon typu PYRYLANDIA nr manipulatora radiotelefonu F747M,SN:251/OD prędkościomierz wskazująco - rejestrujący typu Hasler-Bern RT9 – zniszczony – nr nie do odtworzenia. Stan techniczny lokomotywy dobry, aktualne świadectwo sprawności technicznej. Lokomotywa serii TEM2-198 wyposażona w radiotelefon typ PYRYLANDIA. oraz prędkościomierz wskazująco - rejestrujący typu Hasler-Bern RT9 – zniszczony – numery nie do odtworzenia. Stan techniczny lokomotywy dobry, aktualne świadectwo sprawności technicznej.

Treść rozmów prowadzonych związanych z wypadkiem odtworzono na podstawie zeznań pracowników. Radiotelefony łączności pociągowej w stacji Białystok, lokomotywy ET22-1030, były sprawne. Natomiast brak rejestracji rozmów przeprowadzonych za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej lokom. M62-0689 oraz TEM2- 198, natomiast odtworzono historię zdarzeń z manipulatora radiotelefonu F747M, SN: 251/OD lokomotywy prowadzącej M62-689. Dokonano komisyjnego odsłuchania prowadzonych rozmów zarejestrowanych na radiotelefonie pociągowym typu „KOLIBER” na stacji Wasilków od godziny 5¹⁰ do godziny 6⁰⁰ gdzie zarejestrowano rozmowy prowadzone na stacji Białystok w związku ze zdarzeniem.

Zapisy z automatycznych rejestratorów danych:

- odzyskano zapisy rejestratora danych z lokomotywy pociągu 55272 lok ET22-1030 PKP CARGO SA rejestrator typ Hasler Bern RT9 nr L01083 z taśmą prędkościomierza z zakresem prędkości od 0 km/h do 150km/h.
- Zarejestrowany na taśmie prędkościomierza postój lokomotywy wraz z rejestracją hamowania od godz. 4⁵⁰ do godz. 5²⁰ i o godz. 5²⁵ rozruch lokomotywy kabina B powodując wzrost prędkości do 23 km/h, od godz. 5^{25, 5} do godz. 5²⁶ jazda z wyłączonym napędem. Ponowne załączenie napędu, wzrost prędkości do 30km/h i o godz. 5^{26, 5}, następuje wyłączenie napędu i spadek prędkości do 22 km/h. godz. 5²⁷
- ponowne załączenie napędu i wzrost prędkości do 25km/h i z tej prędkości spadek ciśnienia w przewodzie głównym (hamowanie) i zatrzymanie pojazdu o godzinie 5²⁷.
- Urządzenie RADMOR-3066 zamontowane na lokomotywie nie ma możliwości rejestracji prowadzonych rozmów telefonicznych Brak użycia „Radio-Stop” przez maszynistę.
- z lokomotyw M62-0689 oraz TEM2-198 nie odzyskano z rejestratora danych z uwagi na całkowite zniszczenie w wyniku pożaru pojazdów kolejowych,
- odzyskano dane z rejestratora rozmów telefonicznych typ PYRYLANDIA – nr manipulatora radiotelefonu F747M,SN:251/OD zainstalowanego na lokomotywie M62-0689.

Analiza rejestratora wykazał, że w związku z długotrwałym brakiem zasilania radiotelefonu nastąpiła zatracenie synchronizacji czasu zegara wewnętrznego RTC. Ponowne załączenie spowodowało przestawienie daty i rejestracji zdarzeń od dnia 01.01.1996 r. godz. 0⁰⁰. Od tego dnia następuje pełna rejestracja zdarzeń obejmująca ostatnie 18 dni do chwili wypadku. W dniu zdarzenia rejestracja pełni funkcji zdarzeń w urządzeniu informująca o załączeniu i wyłączeniu rozmów, odebraniu dźwięków i praca na poszczególnych częstotliwościach (kanałach). Brak jest rejestracji testu „RADIO-STOP”. O godz. 5³³ następuje zdjęcie z wieszaka i włączenie nadawania po zdarzeniu. Poprzednie włączenie nadawania wystąpiło o godz. 4⁵⁸ (rejestracja godz.17²⁵).

5. Dokumentacja prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

1) Środki podjęte przez personel kolejowy dla kontroli ruchu i sygnalizacji;

Zabezpieczono dokumentację techniczno-ruchową z n/w posterunków:

- a) Błd – Dziennik ruchu – R146, Dziennik oględzin rozjazdów –D-831, Książka przebiegów –R142, Dziennik telefoniczny-R138 (szt. 2), Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758, kopia kontrolki zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągów stacji Białystok.
- b) Bł11 - Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym)* oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758 (szt. 2), Książka przebiegów –R142, Dziennik telefoniczny- R138,
- c) Bł8 - Książka przebiegów –R142,
- d) Bł4 – Książka przebiegów –R142, Dziennik telefoniczny-R138, Dziennik oględzin rozjazdów –D-831, Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758,
- e) Bł3 - Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758,
- f) Bł1 - Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758,
- g) Posterunek odstępowy „Baciuty” - Dziennik telefoniczny-R138, Dziennik ruchu posterunku odstępowego – R147,
- h) Posterunek przejazdowy km 154, 675 – Łapy - Dziennik telefoniczny-R138, i Dziennik pracy dróżnika przejazdowego –R49,
- i) Posterunek przejazdowy km 156, 256 – Uhowo - Dziennik telefoniczny-R138, i Dziennik pracy dróżnika przejazdowego –R49,
- j) Posterunek przejazdowy km 169, 010 – Niewodnica - Dziennik telefoniczny-R138, i Dziennik pracy dróżnika przejazdowego –R49,
- k) Nastawnia dysponująca Łapy - Dziennik ruchu – R146, Dziennik telefoniczny-R138.
- l) Regulamin Techniczny Stacji Białystok- egzemplarz „Z”,
- m) Książka pokładowa pojazdu z napędem – lok M62-0689.
- n) Książka objęcia i zdania służby na lokomotywie spalinowej M62-0689,

Analiza zgromadzonej dokumentacji wykazała, że:

- a) Regulamin techniczny stacji Białystok nie ujmuje postanowień zawartych w protokole z dnia 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej Bł2, Bł3 i Bł14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej Bł1.

- b) Występowała zmienność organizacji pracy posterunku B11, B12 i B13 (sierpień, październik i listopad 2010 r. – obsada posterunku B11, który obsługiwał B12, B13 i B14, natomiast we wrześniu obsada była całodobowa posterunku B11 i w godz. od 10⁰⁰ do 18⁰⁰ obsada posterunku B12, co było w sprzeczności z postanowieniami Regulaminu Technicznego Stacji Białystok (obsada posterunków odbywała się w zależności od potrzeb eksploatacyjnych i kadrowych) oraz postanowieniami zawartymi w protokole z dnia 18.03.2009 r., w sprawie zmiany organizacji pracy w zależności od natężenia ruchu kolejowego.
- c) Tolerowano pozostawienie dokumentacji posterunków B12 i B13 (Książki przebiegów – R142) na posterunku B11, co uniemożliwiało jej prowadzenie a tym samym rejestracji zgłoszeń przygotowania dróg przebiegu jak i dawanych poleceń związanych z przygotowaniem dróg przebiegu w okręgach B12 i B13.
- d) Nagminnie wyprawiano pociągi ze stacji Białystok z wagonami posiadającymi TWR z torów niewyznaczonych do tego typu ładunków w RTS Stacji Białystok działka 40.
- e) Nagminne wyprawianie pociągu nr 55272 przed czasem wyznaczonym w rozkładzie jazdy bez uzasadnienia i bez zgody dyspozytora liniowego.
- f) "Nagminne opóźnianie się pociągu 112861".

Analiza dokumentacji z posterunków ruchu stacji Białystok i jej prowadzenie.

Książka przebiegu R-142 prowadzona w dniu 08.11.2010 r. przez dyżurnego ruchu B1d pana K. L. dla pociągu 112861 w pełnym zakresie, o czym świadczą zapisy „Przygotować wjazd - rubryka 1 poc. nr 112861, rubryka 2 z: (skrót sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) BC, rubryka 3 na tor 25, Wjazd przygotowany (tor wolny) – rubryka 4 w okręgu 1, 4, 11, rubryka 5 godz. 5²⁰, rubryka 6 dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym godz. 5²¹, rubryka 7 pociąg wjechał godz. 5²⁸, rubryka 8 uwagi wypadek przy B11 TWR godz. 5³⁰ jest przykładem świadczącym o nanoszeniu niepotwierdzonych wpisów, tzn. bez zgłoszeń pracowników nastawczych biorących udział w przygotowaniu drogi przebiegu. Zapisy dotyczące pociągu nr 55272 wyjazd z toru 107 do posterunku Baciuty: „Przygotować wyjazd - rubryka 1 pociąg nr 55272, rubryka 2 z: (skrót sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) BC, rubryka 3 z toru 107, Wyjazd przygotowany (tor wolny) – rubryka 4 w okręgu 1, 2, 3, 11, rubryka 5 godz. 5²⁰, rubryka 6 dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym godz. 5²¹, rubryka 7 pociąg wyjechał godz. 5²⁵, rubryka 8 uwagi wypadek przy B11 TWR godz. 5³⁰ - są również zapisami niewiarygodnymi.

W okręgach nastawczych B12 i B13 z powodu niepełnej blokady stacyjnej obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu (brak przymusu zwrotu zgody i nakazu). Konieczne jest prowadzenie książki R-142 w pełnym zakresie. Z dokumentacji prowadzonej przez dyżurnego ruchu wynika, że w tym samym czasie jednym telefonogramem wydał polecenia na przygotowanie dwóch (sprzecznych) dróg przebiegów i przedwcześnie zapisał w prowadzonej dokumentacji wjazd poc.112861 na tor nr 25. Wydanie polecenia przy obowiązujących obostrzeniach jednym telefonogramem na przygotowanie (sprzecznych) dróg przebiegu dla jazdy pociągów nr 112861 i nr 55272 jest niezgodne z postanowieniami instrukcji Ir-1 §38, §40, §41 ust. 16 i 17, §48 ust. 7.

Przebiegi dla pociągu nr 112861 i nr 55272 były ze sobą sprzeczne, a różnica w drodze jazdy występowała w okręgu B11. Uniemożliwienie jednoczesnego nastawiania tych przebiegów realizowane było przez mechaniczne urządzenia srk z pełną blokadą stacyjną z blokami Pzn na nastawni B11. Przebiegi dla poc. nr 55272 i poc. nr 112861 wykluczają się w okręgu B11 poprzez odmienne położenie zwrotnic nr 5, 7, 15, 17. Tam nie obowiązywało prowadzenie R-142

w pełnym zakresie. W dniu 08 listopada 2010 r. skład pociąg nr 55272 został wystawiony na tor nr 107, niezgodnie z postanowieniami działki 40 RTS dotyczącej przyjmowania i wyprawiania pociągów z towarami niebezpiecznymi i przesyłkami nadzwyczajnymi.

Dyżurny ruchu K. L. wyprawił pociąg nr 55272 nieplanowo tj. niezgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy, 15 minut przed planowym odjazdem. Ponieważ pociąg ten prowadził ładunek TWR winien uzgodnić nieplanowy wyjazd z dyspozytorem liniowym, a numeryczne polecenie, w przypadku aprobaty, wpisać w dziennik R-138. Pan K. L. postąpił niezgodnie z postanowieniami §17 ust. 7 p. 4, 6 i 7 instrukcji Ir-16, oraz §50 ust. 1 p 1 i 4, ust 4 instr. Ir-1.

Dyżurna ruchu pomocnicza nastawni Błd G. P., która uczestniczyła w procesie organizacji pracy stacji, w dniu 08 listopada 2010 r., pełniąc czynności dyżurnej ruchu pomocniczej nieprawidłowo wypełniła dziennik ruchu R-146 w poz. dla pociągu nr 112861 wpisując wjazd na tor 25/1a (rubr. 3) o godz., 5²⁸. (rubr. 6), co nie miało miejsca. Wjazd pociągu odbył się częściowo tylko na tor 1a. Ponadto nie podjęła działań zmierzających do nie wystawienia wagonów z ładunkiem TWR ze stacji towarowej na tor 107 niewyznaczony w RTS dla składów z ładunkiem TWR. Nieprawidłowe wypełnienie rubryki dot. wjazdu pociągu na tor 25 naniesione w rubryce 3, oraz potwierdzenie przybycia poprzez wpisanie w rubryce 6 czasu przybycia, o godz. 5²⁸ pociągu 112861 jest nie zgodne z postanowieniami § 36 ust. 7 p. 3 i 5 instrukcji Ir-1. Wyrażenie zgody na wstawienie taboru z ładunkiem TWR na tor 107 niewyznaczony do tego rodzaju przesyłek jest niezgodne z postanowieniami działki 40 Regulaminu Technicznego Stacji.

W procesie przyjęcia pociągu nr 112861 i wyprawienia pociągu nr 55272 brali udział pracownicy posterunku Bł1 i Bł11.

Pani J. T. pełniąca obowiązki nastawniczego na posterunku Bł11 przy pociągu nr 112861 odnotowała wjazd z p.o. Baciuty na tor 1a o godz. 5²⁸ (w uwagach zapis TWR). Nastawnicza obserwowała wjazd pociągu, zgodnie z Regulaminem, przed budynkiem nastawni, a po minięciu przez pociąg miejsca sygnałowego i przebiegowego wróciła na posterunek i potwierdziła przybycie pociągu do Baciut obsługując blokadę liniową, tj. blok Ko6B, następnie obsłużyła blokadę stacyjną, tj. zablokowała blok otrzymania nakazu 6B¹ potwierdzając wjazd pociągu bez upewnienia się, że jest to wjazd a nie przejazd tak długiego pociągu; który był realizowany w jej okręgu nastawczym. Nie zareagowała ona na fakt, że mijający ją pociąg składający się z 32 wagonów mający długość 406 m nie wdrożył hamowania.

Mimo posiadanej wiedzy o sygnale Sr 1 na semaforze drogowskazowym B^{1/2} znajdującym się 859 m od posterunku Bł11 nie podjęła czynności, które mogłyby zmniejszyć zagrożenie. Postąpiła niezgodnie z postanowieniami § 44 ust. 1 instrukcji Ir-1.

Komisja ustaliła, że brak było telefonicznego zgłoszenia o przygotowaniu drogi przebiegu do dyżurnego ruchu nastawni Błd od nastawniczego nr 2 nastawni Bł1 pana M. A. Nastawniczy nr 2 nie otrzymał poleceń od dyżurnego ruchu dla okręgów nastawczych Bł2, Bł3, natomiast wykonywał polecenia nastawniczego nr 1 z Bł1, wypełniał dokumentację z posterunków Bł2, Bł3 na podstawie książki R 142 z Bł1. Czasy wjazdu, wyjazdu pociągu uzupełniał po powrocie na nastawnię Bł1, wpisując dane na podstawie książki R 142 z nastawni Bł1. Dzienniki R 142 z posterunków Bł2 i Bł3 znajdowały się na posterunku Bł1. Przy istniejących obostrzeniach na posterunkach Bł2, Bł3 podstawą prawidłowego przygotowania drogi przebiegu było wydanie telefonicznego polecenia przez dyżurnego ruchu Błd i zgłoszenie nastawniczego w okręgach Bł2, Bł3, co w przypadku braku dokumentacji na Bł2, Bł3 było nierealizowane. Prowadzenie dokumentacji wjazdów i wyjazdów pociągów jest niezgodna z postanowieniami § 38, oraz § 48 ust. 1, 4, 7, Instrukcji Ir-1.

W trakcie wypadku dokumentacja prowadzenia ruchu pociągów przechowywana na posterunku Bł1 uległa spaleni. Nastawniczy nr 1 Pan St. S. wydawał polecenia nastawniczemu nr 2 na przygotowanie dróg przebiegów w rejonie posterunków Bł2 i Bł3. Jest to niezgodne

z postanowieniami §38 ust. 4 Ir-1. Zezwalał na prowadzenie dokumentacji posterunków B12, i B13 na posterunku B11, mimo posiadanej wiedzy o istniejących obostrzeniach. Narusza to postanowienia § 38 oraz § 48 instrukcji Ir-1.

Analiza dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej przez dyżurnego ruchu posterunku odstępowego Baciuty, R-147 potwierdza zgodność zapisów wjazdów i wyjazdów pociągów z zapisami Książki przebiegów R-142 stacji Białystok. Brak w R-147 zanotowanego przybycia pociągu nr 112861 do stacji Białystok spowodowany brakiem łączności po wypadku.

Analiza pracy pociągów relacji Płock Trzepowo – Sokółka za okres wrzesień i październik 2010 r., prowadzonych lokomotywami Orlen KolTrans oraz maszynistami Hagans Logistics wykazała niżej wymienione nieprawidłowości:

1. wyprawianie pociągu ze stacji początkowej w odstępie od WRJ, z przesunięciem czasu o 2 godz.
2. niezgodne z postanowieniami RID oznakowanie przewożonego ładunku w wagonach,
3. nagminne wyłączanie urządzeń czujności (SHP i CA) na drugiej lokomotywie przy pracy w podwójnej trakcji, co stwierdzono na podstawie kontroli taśm prędkościomierzy,
4. przekraczanie ustawowego czasu pracy przez maszynistów, tj. 12 godzin na pojeździe podczas prowadzenia pociągu,
5. nie zachowanie wypoczynku w wymiarze przynajmniej 12 godzin na stacji zwrotnej Sokółka,
6. rozbieżności w dokumentowaniu czasu pracy pomiędzy kartami pracy a rejestracją na taśmach prędkościomierzy pojazdów trakcyjnych prowadzących pociąg,
7. brak wykonywania testów „Radio-Stop” na pojazdach trakcyjnych,
8. stwierdzono przypadki nie wykonywania hamowania kontrolnego pociągu,
9. częste przypadki dzielenia przekroczonego czasu pracy na dwie „karty pracy pociągowej”.

Analiza pracy pociągu nr 55272 prowadzonego przez lok ET22-1030 PKP CARGO SA i uruchamianego w dniu 08.11.2010 r. ze stacji Białystok wykazała niżej wymienione nieprawidłowości:

- zatrudnienie maszynisty do obsługi pociągu przed czasem ujętym w harmonogramie pracy i nie udokumentowanie tego faktu przez dyspozytora zakładowego,
- dokonanie zapisów w dokumentacji pojazdu (Książce pokładowej pojazdu z napędem Mt507) czasów rozpoczęcia pracy niezgodnie z harmonogramem i dokonywanie poprawek,
- zgłaszanie, przed czasem rozpoczęcia pracy wykazany w karcie pracy Mt-514a przez maszynistę wyznaczonego do prowadzenia pociągu, gotowości pociągu do odjazdu
- do dyżurnego ruchu dysponującego stacji Białystok,
- brak adnotacji o godzinie przeprowadzenia szczegółowej próby hamulca.

2) Wymiana komunikatów ustnych w związku z wypadkiem łącznie z dokumentacją z rejestrów;

Nośniki rozmów zarejestrowanych na urządzeniu typu IRYS 707F, rejestrujące rozmowy pociągowe i strażnicowe prowadzone z centrali KTE 101, zostały zabezpieczone przez Prokuraturę Okręgową w Białymstoku.

W dniu 10.11.2010 r. dokonano komisyjnego odsłuchania rozmów zarejestrowanych w dniu 08.11.2010 r. w przedziale czasowym od godziny 5¹⁰ do godz. 6⁰⁰ na radiotelefonie pociągowym typu „KOLIBER” nr manipulatora KM 01-0922009, nr radiotelefonu KT 01-0922009 zainstalowanego na stacji Wasilków, na co został sporządzony protokół.

W dniu 12.02.2011 r. Zespół powypadkowy przeprowadził ponowne odsłuchanie zarejestrowanych rozmów i sporządzono protokół uzupełniający o nie ujęte treści rozmów w Protokole z dnia 10.11.2010 r.

3) Środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca wypadku.

Działania gaśnicze rozpoczęto dnia 08.11.2010r od godz. 5⁴⁰. W tym samym czasie Straż Pożarna zabezpieczyła miejsce katastrofy przed dostępem osób trzecich. Działania zabezpieczające ze względu na rozległy teren, na którym przeprowadzana była akcja wspomagane były również przez funkcjonariuszy SOK, Straży Miejskiej i Policji. Po ugaszeniu pożaru tj. o godz. 14⁰⁰ dnia 11.11.2010 r. Straż Pożarna przekazała teren katastrofy dla Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Białymstoku. Po tym fakcie zabezpieczenie miejsca katastrofy w całości należało do funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei i trwało do czasu uprzątnięcia torowisk i przywrócenia ruchu po torach nr 2, 4, 1, 3 tj. do godz. 18⁴⁰ dnia 16.11.2010 r.

6. Organizacja pracy w miejscu i czasie wypadku, w tym:

1) Czas pracy personelu biorącego udział w wypadku;

Wypadek zdarzył się w 10 godz. pracy maszynistów prowadzących pociąg nr 112860, w 10 godz. pracy dyżurnych ruchu posterunku Błd, i nastawniczych posterunków Bł1 i Bł11 stacji Białystok oraz 1 godz. pracy maszynisty pociągu nr 55272.

Inicjały imienia i nazwiska	Stanowisko	Zakład pracy	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Ilość godz. wypoczynku przed rozpoczęciem pracy
M. S.	Starszy maszynista	PKP CARGO S.A Zakład Podlaski	08.11.2010 r. godz. 5 ²⁵	177 godz.
A. W.	Maszynista	Hagans Logistics Spółka z o. o.	07.11.2010 r. godz. 20 ¹⁵	9 dni (od 28.10.2010 r.)
K. W.	Maszynista	Hagans Logistics Spółka z o. o.	07.11.2010 r. godz. 20 ¹⁵	3 dni (od 04.11.2010 r.)
K L.	Dyżurny ruchu dysponujący Błd	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰ .	24 godziny.
G. P.	Dyżurny ruchu pomocniczy Błd	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	36 godzin
J. T.	Nastawniczy Bł11	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	24 godziny
St. S.	Nastawniczy Bł1	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	24 godziny.
M. A.	Nastawniczy Bł1	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	24 godziny

2) Stan psychofizyczny personelu kolejowego mającego wpływ na zaistnienie wypadku;

Na podstawie zapisów dokonanych w Dzienniku R-138 stwierdzono, że badaniu stanu trzeźwości za pomocą alkotestestera dnia 08.11.2010 r. o godz. 8⁰⁰ zostali poddani przez zwierzchników służbowych:

- 1) K. L.– dyżurny ruchu nastawni dysponującej Błd,
 - 2) G. P.- dyżurny ruchu nastawni dysponującej Błd,
- Badanie wykazało wynik 0, 00 mg/litr.

Policja w dniu 08.11.2010 roku przeprowadziła badania trzeźwości n/w pracowników:

- 1) A. W – urządzenie Alcosensor IV nr 070508 godz. 7²⁷ oraz urządzeniem Alcometr A2.0 o godz. 12²² –wynik 0, 00mg/l,
- 2) K. W. - urządzenie Alcosensor 570, godzina 7²⁷ oraz Alcometr A2.0 o godz. 13¹¹ – wynik 0, 00mg/l,
- 3) M. S. – Alcosensor godzina 10³² wynik 0.00mg/l,
- 4) S. S. – Alcometr A2.0 godzina 10³¹, wynik 0.00mg/l,
- 5) M. A. - Alcometr A2.0 godzina 10³⁵, wynik 0.00mg/l,
- 6) K. L. - Alcometr A2.0 godzina 11⁴¹, wynik 0.00mg/l,,
- 7) G. P. - Alcometr A2.0 godzina 15⁰¹, wynik 0.14mg/l,

Nie przeprowadzono badania stanu trzeźwości nastawniczej Bł11 pani J. T., mającej związek ze zdarzeniem.

3) Warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy personelu kolejowego mające związek przyczynowy z wypadkiem.

Wyprawienie pociągu nr 55272 ze stacji Białystok przed wyznaczonym czasem w WRJ mogło być uwarunkowane wcześniejszym przygotowaniem drogi przebiegu dla jazdy manewrowej na dojazd lokomotyw do tego pociągu oraz dla wyeliminowania dublujących się czasochłonnych czynności nastawniczego nr 2 nastawni BŁ1 związanych z przygotowaniem dróg przebiegów dla pociągów nr nr 112861 i 55272.

IV. ANALIZA I WNIOSKI

1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków zaistniałych w podobnych okolicznościach.

Nie było wcześniejszych zdarzeń.

2. Opis sekwencji zdarzeń pozostających w związku z badanym wypadkiem.

Przewoźnik ORLEN KolTrans na stacji Płock Rafineria nie dokonał właściwego oznaczenia na wagonach przewożonego ładunku z rzeczywistym przewożonym ładunkiem. Pozostawił na wagonach cysternach stare oznaczenia po przewożonych wcześniej substancjach, niektóre z tablic identyfikacyjnych informowały o UN1294 (Toluen). Nastąpił brak możliwości odczytu i identyfikacji znajdującej się w wagonach cysternach substancji, a tym samym zastosowania odpowiednich środków podczas akcji gaśniczej. Przewoźnik nie zrealizował postanowień Regulaminu Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) dział 1.4 pkt 1.4.2.2.1 ppkt. f.

W dniu 07.11.2010 r. o godz. 17²⁰ pociąg TNGSkt nr 112860/1 odjechał ze stacji Płock Rafineria, jako pociąg nr M-18 i do stacji Płock Trzepowo przybył o godz. 17³⁰. Ze stacji Płock Trzepowo odjechał o godzinie 17³⁰ w odstępstwie od założeń WRJ (Wewnętrzny Rozkładu Jazdy), który zakładał odjazd o godz. 15³⁰. Na stacji Płock Trzepowo przewoźnik dostarczył R-7 – Wykaz wagonów w składzie pociągu wraz ze specyfikacją przewożonych towarów (12 wagonów z oznaczeniem RID 30/1202 oraz 20 wagonów z oznaczeniem RID 33/1268) dyżurnemu ruchu stacji Płock Trzepowo.

Dyżurny ruchu stacji Płock Trzepowo wydał rozkaz pisemny „O” (wydruk komputerowy) nr 956 z informacją, że w składzie pociągu znajdują się wagony z TWR zgodnie z postanowieniami Regulaminu Technicznego stacji Płock Trzepowo dyżurny ruchu powinien zgłosić do dyspozytora liniowego fakt gotowości pociągu do odjazdu wraz z podaniem jego parametrów, liczbie wagonów z TWR, z określeniem oznaczenia, RID, co nie zostało udokumentowane i stanowi naruszenie postanowień § 17 ust 7 ppkt 4, 5, 6 i 7 Instrukcji Ir-16 PKP PLK S.A. oraz postanowień Regulaminu Technicznego stacji Płock Trzepowo działka 80 ust 5 ppkt 1.

Na stacjach: Kutno, Skierniewice wydano rozkazy pisemne „O” (wydruk komputerowy) bez informacji o przewozie, TWR. Na stacji Tłuszcz brak wydania rozkazu pisemnego „O” - pomimo ujęcia w RRJ adnotacji o wydaniu R-307, co jest niezgodne z postanowieniami § 58 ust.4 Instrukcji Ir-1. Na stacji Kutno o godz. 20¹⁵ dnia 07.11.2010 r. następuje podmiana drużyny trakcyjnej, przejście obsługi trakcyjnej pociągu przez maszynistów A. W. i K. W. i wyłączenie urządzeń czujności na lokomotywie TEM2-198 przez Pana K. W. Postępowanie takie jest niezgodne z postanowieniami § 13 ust 5 pkt 15 i § 17 ust 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

Stacja Tłuszcz nastąpiło pominięcie przez maszynistów sygnału S 1 „STÓJ” na semaforze N-20, dojazd do nastawni „Tła” i odebranie rozkazu pisemnego R-306 przy nastawni „Tła” na pominięcie tego semafora. Jest to niezgodne z postanowieniami § 57 ust.5 ppkt. 1 Instrukcji Ir-1

Przy wjeździe pociągu nr 112861 na stację Białystok na wysokości semafora wjazdowego 6B^{1/2} stacji Białystok, który wskazywał sygnał „Wolna droga” Sr 2, usytuowana jest tarcza ostrzegawcza ToB^{1/2} poprzedzona wskaźnikiem W1 wskazująca sygnał „Ot 1”. Sygnał ten informował maszynistów o tym, że na semaforze B^{1/2} jest sygnał Sr1 „STÓJ”. Wobec powyższego obowiązkiem maszynisty było tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg zatrzymał się z całą pewnością przed sygnałem „STÓJ”. Nie zatrzymanie się pociągu 112861 przed sygnałem Sr1 "STÓJ" na semaforze drogowskazowym B^{1/2} spowodowało wjazd w okręg nastawczy Bł 1 bez zezwolenia i najechanie na wyjeżdżający z toru nr 107 na tor nr 2a stacji Białystok pociąg nr 55272 relacji Białystok - Warszawa Praga.

Maszynista lokomotywy prowadzącej M62-0689 postąpił niezgodnie z postanowieniami §63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji, Ir-1 oraz §17 ust 9 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

W związku z prowadzeniem pociągu nr 112861 w podwójnej trakcji maszynista drugiej lokomotywy TEM2-198 przy zachowanej widoczności obrazu wskazań sygnału Ot1 na tarczy ostrzegawczej ToB^{1/2} oraz sygnału Sr1 „STÓJ” na semaforze B^{1/2} i grożącego niebezpieczeństwa powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, tj. wdrożyć nagle hamowanie nie oczekując na reakcję maszynisty pierwszej lokomotywy. Brak reakcji maszynisty lok TEM2-198 na niewłaściwe zachowanie maszynisty lokomotywy prowadzącej M62-0689 jest niezgodne z postanowieniami §63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji Ir-1 § 64 ust.3 Instrukcji Ir-1 oraz § 17 ust 9 i 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

Starszy maszynista M. S. prowadzący pociąg nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga, wyjeżdżający o godz. 5²⁵ w odstępstwie od założeń WRJ (godz. 5⁴⁰) pracownik Podlaskiego Zakładu Spółki PKP CARGO SA zgłosił się do pracy o godz. 04³⁵ do dyspozytora M. S., gdzie został zbadany na trzeźwość z wynikiem 0,00. Odebrał następnie kartę pracy MT-514A i udał się pieszo na stację Białystok Towarowa, aby przyjąć lokomotywę ET22-1030 od maszynisty Z. W. Przekazanie lokomotywy nastąpiło około godz. 5²⁰ na torze nr 107. Zgodnie z wydaną kartą pracy MT-514A, pracę winien rozpocząć o godzinie 5²⁵, co wskazuje na niezgodność w planowaniu i wykonywaniu pracy. Kolejnym dowodem niezgodności rzeczywistych działań z dokumentacją pracy maszynisty jest poprawianie czasu przyjęcia pojazdu

kolejowego ET22- 1030 z godz. 5³⁰ na 5²⁰ (w karcie pracy MT-514A czas przyjęcia 5²⁵). Z nagrań radiotelefonicznych z Wasilkowa wynika, że zgłoszenie gotowości do odjazdu maszynista wykonał o godzinie 5²². Otrzymał zgłoszenie od dyżurnego ruchu, że będzie zamawiał drogę. O godz. 5²⁵ uruchomił pociąg, oświetlił lokomotywę, zauważył sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” na semaforze N107², dał sygnał baczność, ruszył i zaczął jechać. Za posterunkiem Bł2 minął semafor drogowskazowy E² wskazujący sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” i zaczął wjeżdżać na tor główny zasadniczy nr 2a. Mijając posterunek Bł1 zauważył pociąg jadący na długich światłach, swoje światła przyciemnił, natomiast został oślepiiony długimi światłami pociągu jadącego z przeciwnego kierunku. W międzyczasie minął się z czołem tego pociągu jadącym z kierunku Warszawy. Chwilę potem poczuł gwałtowne szarpnięcie i zauważył kołysanie sieci trakcyjnej. Użył nagłego hamowania w wyniku, czego zatrzymał pociąg. Powiadomił dyżurnego ruchu dysponującego Błd przez radiotelefon o zaistniałym wydarzeniu.

Starszy maszynista M. S. prowadząc pociąg 55272 nie podjął działań w celu niedopuszczenia do wypadku lub ograniczenia jego skutków. Posiadając wiedzę dotyczącą warunków technicznych stacji Białystok oraz stwierdziwszy brak reakcji maszynisty z pociągu jadącego po torze 1a, tj. brak zmiany natężenia światła reflektorów, bliskość pociągu do rozjazdu nr 7 kolizyjnego dla tych przebiegów nie podjął działań zmierzających do zatrzymania pociągu nr 112861 lub ograniczenia jego prędkości. Postąpił niezgodnie z postanowieniami § 12 ust.2 p. 2, § 19 ust. 1, oraz § 63 ust. 4 instrukcji Ct – 1, jak również § 63 ust 4 instrukcji Ir-1.

Sposób prowadzenie ruchu przedstawiono w Rozdziale III pkt 5.

3. Ustalenia komisji w zakresie przebiegu wypadku w oparciu o zaistniałe fakty.

Dnia 08.11.2010 r. o godzinie 5³⁰, pociąg nr 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka w stacji Białystok, w okręgu nastawni Bł1, po minięciu sygnału „STÓJ” na semaforze drogowskazowym B^{1/2}, kontynuował jazdę i nie rozpoczął hamowania doprowadzając do zderzenia z trzecim wagonem od końca składu pociągu nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga, wyjeżdżającego z toru nr 107 w okręgu Bł3 na sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” podany na semaforze N107² przez okręg Bł2 i okręg Bł1 na tor nr 2a po prawidłowo ułożonej drodze przebiegu na sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” podany na semaforze E² w okręgu Bł1. W wyniku zderzenia, które nastąpiło na rozjeździe krzyżowym podwójnym nr 7 wykolejone zostały lokomotywy M62-0689 i TEM2–198, dwa wagony węglarki załadowane złomem, jeden wagon kryty próżny i dwanaście wagonów cystern z towarem niebezpiecznym i pięć wagonów cystern z TWR. Dwa wagony cysterny wybuchły. Rozpruciu uległ zbiornik paliwa na lokomotywie TEM2–198, nastąpił wyciek, a następnie zapłon paliwa. Rozlane paliwo ze zbiornika lokomotywy spowodowało rozszerzenie się źródła pożaru na pozostałe wykolejone wagony oraz lokomotywy, które zapaliły się i uległy zniszczeniu. Pożar spowodował uszkodzenie sieci trakcyjnej, torów nr 1a, 2a, 3a, i 4a, rozjazdów nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 27 wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym służącymi do ich zamykania i kontroli położenia oraz zapalenie się i zniszczenie budynku nastawni wykonawczej Bł1 wraz z wyposażeniem i wewnętrznymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, łączności przewodowej i bezprzewodowej, energetyki służącymi do pomocy w prowadzeniu ruchu kolejowego. Czoło pociągu nr 55272 zatrzymało się w km 175, 000, koniec pociągu nr 112861 zatrzymał się w km 175, 050. Pociąg nr 55272 składał się z czynnej lokomotywy ET22-1030 i nieczynnej lokomotywy ET22–1055 oraz 7 (siedmiu) wagonów towarowych (w tym dwa wagony cysterny z gazem propan-butan). Pociąg nr 112861 składał się z lokomotyw M62-0689 i TEM2-198 oraz 32 wagonów cystern w tym 12 cystern z olejem napędowym UN1202 i 20 cystern zawierających destylaty ropy naftowej UN1268. Po wypadku zostały uruchomione procedury zmierzające do

ugaszenia pożaru, usunięcia rumowiska, odbudowy niezbędnej infrastruktury do prowadzenia ruchu oraz działania zmierzające do zbadania przyczyn i okoliczności zaistnienia zdarzenia.

4. Analiza faktów dla ustalenia wniosków odnośnie przyczyn wypadku i działania służb ratunkowych.

Analizując zebraną dokumentację dotyczącą poważnego wypadku komisja ustaliła następujące fakty:

- a) Maszynista lokomotywy M62-0689 prowadzącej pociąg nr 112861 relacji Płock Trzepowo-Sokółka w wyniku niedostatecznej obserwacji drogi przebiegu przejechał obok semafora drogowaskazowego B^{1/2}, stacji Białystok, wskazującego sygnał „S-1” „STÓJ” i wjechał w bok pociągu nr 55272, powodując zderzenie pociągów a następnie zapłon paliwa ze zbiornika lok. TEM2–198 i pożar wagonów na skutek tego zapłonu.
- b) Maszynista lokomotywy TEM2–198 drugiej w kolejności (jazda pociągu tzw. podwójną trakcją) również nie obserwował drogi przebiegu, ponadto obsługiwał lokomotywę z wyłączonymi urządzeniami czujności, które służą do zatrzymania pociągu w przypadku utraty czujności maszynisty.
- c) Dyżurny ruchu nastawni dysponującej Błd stacji Białystok, wyprawił pociąg nr 55272 wcześniej w stosunku do służbowego rozkładu jazdy pociągów a ponadto z toru nieprzeznaczonego do wyprawiania pociągów z Towarem Wysokiego Ryzyka.

5. Określenie bezpośrednich przyczyn wypadku łącznie z czynnikami związanymi z działaniami podejmowanymi przez osoby związane z prowadzeniem ruchu pociągów, stanem pojazdów kolejowych lub urządzeń, a także przyczyn pośrednich związanych z umiejętnościami, procedurami i utrzymaniem oraz przyczyn systemowych związanych z uwarunkowaniami przepisów i innych regulacji i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

a) bezpośrednia:

Niezatrzymanie się pociągu nr 112861 przed semaforem drogowaskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 "Stój", co jest niezgodnie z postanowieniami § 63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji, Ir-1 oraz §17 ust 9 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

b) pierwotna:

Brak obserwacji i reakcji maszynistów pociągu nr 112861 na wskazania tarczy ostrzegawczej ToB^{1/2} wskazującej sygnał Ot1, odnoszącej się do semafora drogowaskazowego B^{1/2} i nie wdrożenie hamowania pociągu po minięciu tarczy ostrzegawczej, jest to niezgodne z postanowieniami § 63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji Ir-1 § 64 ust.3 Instrukcji Ir-1 oraz § 17 ust 9 i 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

c) pośrednie:

1. Wyłączenie urządzeń czujności na drugiej w doprzęgu lokomotywie nr TEM2-198 pociągu nr 112861 jest to niezgodne z postanowieniami § 17 ust 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

2. Brak właściwej reakcji maszynisty pociągu nr 55272 w czasie jego wyjazdu, na jadący w przeciwnym kierunku po torze nr „1a” pociąg, co mogłoby zmniejszyć skutki wypadku lub całkowicie je wyeliminować. Jest to niezgodne z postanowieniami § 12 ust.2 p. 2, § 19 ust. 1, oraz § 63 ust. 4 instrukcji Ct – 1, jak również § 63 ust 4 instrukcji Ir-1.
3. Brak właściwej reakcji nastawniczego posterunku Bł11 podczas wjazdu pociąg nr 112861, polegającej na nie powiadomieniu dyżurnego dysponującego o zagrożeniu, jakie stwarzał, pociąg nr 112861, który nie rozpoczął hamowania zbliżając się do semafora drogowskazowego B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”, co jest niezgodnie z postanowieniami § 44 ust. 1 instrukcji Ir-1.
4. Wcześniejsze wyprawienie pociągu nr 55272, niezgodnie z WRJ przez dyżurnego ruchu dysponującego posterunku Błd stacji Białystok, powodujące konieczność zatrzymania pociągu nr 112861 zawierającego, TWR przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”, postąpił niezgodnie z postanowieniami §17 ust. 7 p. 4, 6 i 7 instrukcji Ir-16, oraz §50 ust. 1 p 1 i 4, ust 4 instrukcji Ir-1.

d) **systemowe:**

1. Wdrożenie i realizacja postanowień Protokołu z dnia 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej Bł2, Bł3 i Bł14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej Bł1, Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku, bez stosownych zmian w Regulaminie Technicznym Stacji Białystok, co jest niezgodne z postanowieniami § 38 ust 7 instrukcji „Ir-1” (R-1), oraz jest sprzeczne z postanowieniami instrukcji „Ir -3” (R-9). § 2 ust. 1 i 2 oraz § 7.
2. Świadczenie usług trakcyjnych przez Hagans Logistics Spółka z o.o., która nie posiada licencji przewoźnika oraz Świadectwa Bezpieczeństwa i nie powinna świadczyć usług w zakresie udostępniania pracowników do obsługi trakcyjnej dla potrzeb innych przewoźników w tym przypadku dla Spółki Orlen KolTrans Sp. z o.o. na podstawie Umowy nr MP/2/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r., co jest niezgodne z Rozdziałem 4 Art. 19 i Rozdziałem 8 Art. 43 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

6. Wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania, ale niemających znaczenia dla wniosków w sprawie wypadku.

- 1) Wyjazd pociągu nr 112860/1 ze stacji Płock Trzepowo w odstępstwie od Wewnętrznego Rozkładu Jazdy (WRJ) pociągów – dwie godziny po założeniach rozkładowych.
- 2) Niewłaściwe oznaczenie wagonów z ładunkiem TWR z rzeczywistym przewożonym ładunkiem w wagonach.
- 3) Brak realizacji procesu powiadamiania przez pracowników PKP PLK S.A. o przewozie TWR w pociągu nr 112860/1, pomimo dostarczenia przez przewoźnika wykazu wagonów w składzie pociągu wraz z rodzajem przewożonych towarów-R7 na stacji Płock Trzepowo.
- 4) Brak wydania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego (R-307) na stacji Tłuszcz, pomimo ujęcia takiego obowiązku w WRJ.
- 5) Pominięcie przez maszynistów pociągu nr 112860/1 sygnału S1 „STÓJ” na semaforze N-20 na stacji Tłuszcz, dojazd do nastawni „Tła” i doręczenie przez pracownika posterunku „Tła” rozkazu R-306 przy nastawni „Tła”, na pominięcie tego semafora.

- 6) Nagminne wyłączanie urządzeń czujności na drugiej lokomotywie pociągów Orlen KolTrans relacji Płock Trzepowo – Sokółka oraz Sokółka – Płock Trzepowo.
- 7) Częste przypadki braku wykonywania hamowania kontrolnego pociągów Orlen KolTrans relacji Płock Trzepowo – Sokółka oraz Sokółka – Płock Trzepowo po zmianie obsługi trakcyjnej jak i po wyjeździe ze stacji Sokółka.
- 8) Przekraczanie ustawowego czasu pracy przez maszynistów prowadzących pociągi Orlen KolTrans.
- 9) Wyprawienie pociągu nr 55272 ze stacji Białystok w składzie, którego znajdowały się wagony z TWR z toru nr 107, który nie jest ujęty w RTS jako tor wyznaczony dla przesyłek z TWR.
- 10) Niewłaściwe wydawanie poleceń i prowadzenie w tym zakresie dokumentacji techniczno – ruchowej na stacji Białystok podczas realizowania wjazdu pociągu nr 112860/1 oraz wyjazdu pociągu nr 55272 na posterunkach Błd, Bł1, Bł2, Bł3 i Bł4.
- 11) Brak prowadzenia dokumentacji techniczno- ruchowej na posterunkach Bł2 i Bł3 stacji Białystok, w czasie realizacji wyjazdu pociągu nr 55272.
- 12) Pozostawienie książek przebiegów R-142 z posterunku Bł2 i Bł3 na posterunku Bł1, co uniemożliwiało ich właściwe i bieżące prowadzenie w przypadku realizowania telefonicznych poleceń oraz zgłoszeń dróg przebiegu.
- 13) Naprzemienne stosowanie zasad prowadzenia ruchu na stacji Białystok w rejonie posterunków wykonawczych, tj. zastosowanie postanowień Protokołu z dnia 18.03.2009 r. lub RTS stacji Białystok.
- 14) Brak wykazania pociągu nr 112860/1 w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów stacji Białystok.
- 15) Nagminne wyprawianie pociągu nr 55272 ze stacji Białystok przed czasem ujętym w WRJ bez powiadamiania i uzyskiwania zgody dyspozytora liniowego.
- 16) Zapisy w dokumentacji czasu pracy drużyny trakcyjnej pociągu nr 55272 niezgodne z faktami rzeczywistymi na etapie planowania i wykonania przez Podlaski Zakład Spółki PKP CARGO S.A
- 17) Nie przeprowadzenie badania stanu trzeźwości wszystkich pracowników mających związek ze zdarzeniem przez właściwy organ zaraz po zaistniałym zdarzeniu.
- 18) Nieprzestrzeżenie przez Hagans Logistics Sp. z o.o postanowień wynikających z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. (Dz.U.04.212.2152).
- 19) Brak udokumentowania nabycia znajomości szlaku przez maszynistów zatrudnianych przez Hagans Logistics spółka z o.o.
- 20) Brak właściwego prowadzenia i udokumentowania egzaminów autoryzacyjnych na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w Hagans Logistics spółka z o.o.
- 21) Na podstawie protokołów kontroli przeprowadzonych w II półroczu 2010 r. przez Urząd Transportu Kolejowego Oddział Warszawa (w dniach 09 do 13.08.2010 r. oraz w dniach
- 22) 12 do 15.10.2010 r.), stwierdzono, że żaden z kontrolujących nie wykonał kontroli w zakresie reorganizacji obsługi okręgów nastawczych w rejonach Bł1, Bł2, Bł3 i Bł4. Ponadto podczas kontroli nie analizowano przyjmowania pociągów TWR (Towary Wysokiego Ryzyka), na stację Białystok tj. na tory nie wskazane w RTS.
- 23) Na podstawie protokołów objazdu linii kolejowej 006 Zielonka Kuźnica Białostocka, wykonanych w II półroczu 2010 r. przez Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego PKP PLK SA, (w dniu 19.07.10 r. oraz w dniu 22.07.2010 r.) stwierdzono, że żaden z kontrolujących również nie wykonał kontroli w zakresie reorganizacji obsługi okręgów nastawczych w rejonach Bł1, Bł2, Bł3 i Bł4.

- 24) Świadczenia sprawności technicznej dla 32 wagonów cystern wystawiono niezgodnie Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 15.02.2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
- 25) W przypadku 2 wagonów cystern o nr 33517857401-8 i 33517973164-9 stwierdzono niezgodność pomiędzy numerami znajdującym się na wagonie a zapisem w protokole z badania cysterny do przewozów towarów niebezpiecznych przez TDT, (Transportowy Dozór Techniczny).

V. OPIS ŚRODKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH

Przedstawienie na podstawie ustalonych bezpośrednich przyczyn zdarzenia działań, które zostały lub będą podjęte, jako środki zapobiegające jego powtórzeniu.

Działania podjęte przez PKBWK po zaistnieniu poważnego wypadku kat. A 04 w dniu 08.11.10 r. w stacji Białystok polegały między innymi na:

- 1) W dniu 28.01.11 r. Zespół Powypadkowy PKBWK wystąpił pismem nr PKBWK-076-27/BK/2011 do ORLEN KolTrans o przekazanie do analizy dokumentów dotyczących obsługi pociągów 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka, między innymi taśm prędkościomierzy i kart pracy maszynisty, w celu sprawdzenia działania urządzeń czujności, przestrzegania prędkości rozkładowej oraz czasu pracy maszynistów.
- 2) W dniu 07.02.2011 r. Kierujący Zespołem PKBWK w piśmie nr PKBWK-076-33/JAM/11 poinformował Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A P. Jerzego Wojtkowiaka o ujawnieniu w trakcie postępowania wyjaśniającego nieprawidłowości dotyczących pracy pracowników obsługujących posterunki ruchu stacji Białystok.
- 3) W dniu 07.02.2011 r. Kierujący Zespołem PKBWK w piśmie nr PKBWK-076-34/JAM/11 poinformował Dyrektora Mazowiecko-Podlaskiego Zakładu Spółki PKP CARGO S.A. o nieprawidłowościach w pracy maszynisty M. S.
- 4) W dniu 09.03.2011 r. Przewodniczący PKBWK P. Tadeusz Ryś zorganizował spotkanie PKBWK z Przedstawicielami Orlen KolTrans w siedzibie Orlen KolTrans w Płocku. Spotkanie poświęcone było omówieniu działań, jakie należy podjąć w celu poprawy stanu bezpieczeństwa, po zaistnieniu poważnego wypadku kat. A 04 w dniu 08.11.10 r. w stacji Białystok. Protokół ze spotkania nr PKBWK/03/2011 z dnia 26.03.2011 r.
- 5) W dniu 25.05.11 r. Zespół PKBWK wspólnie z przedstawicielami Zarządcy Infrastruktury Kolejowej w Białymstoku dokonali lustracji pociągu nr 112021 Orlen KolTrans relacji Płock Trzepowo-Sokółka. Dokonano kontroli dokumentów przewozowych, wyposażenia lokomotywy oraz wagonów, w aspekcie zgodności przewozów TWR z przepisami w zakresie przewozów materiałów niebezpiecznych.
- 6) W dniu 26.05.11 r. Przewodniczący PKBWK P. Tadeusz Ryś wystąpił pismem nr PKBWK-076-127/JAM/11 do Prezesa zarządu Orlen KolTrans, w sprawie wyjaśnienia przyczyn użycia niewłaściwego opakowania-cystern z określoną grupą pakowania w liście przewozowym tj. niezgodności z wymaganiami regulaminu RID.

- 7) Podczas wizytacji Spółki Hagans Logistics Sp. z o.o., przez PKBWK w dniu 03.02.11 r., na podstawie analizy dokumentów przedstawionych przez Hagans Logistics Sp. z o.o. ustalono, że spółka zatrudniania w charakterze maszynisty, maszynistów z innych spółek kolejowych z Grupy PKP S.A. i z poza tej grupy. W związku z powyższym zachodziło podejrzenie wykonywania czynności maszynisty lub pomocnika maszynisty w macierzystej firmie, a następnie bez zachowania wymaganego wypoczynku uczestniczenie w przewozach u innego przewoźnika w tym również w spółce Hagans Logistics.
- 8) W dniu 09.02.11 r. Przewodniczący PKBWK wystąpił pismem nr PKBWK-076-27/BK/2011 r. do Prezesa Zarządu Hagans Logistics Sp. z o. o. z prośbą o przesłanie zestawienia prac wykonanych za określony okres, przez maszynistów z różnych spółek wymienionych w załączonym wykazie. Następnie Przewodniczący PKBWK z pismami o podobnej treści, wystąpił do Prezesów niżej wymienionych spółek:
- PKP Intercity S.A.
 - Koleje Mazowieckie,
 - PKP CARGO SA,
 - Przewozy Regionalne,
 - DB Schenker Rail Polska S.A.

Potwierdziły się przypadki zatrudniania maszynistów bez wymaganego wypoczynku.

VI. ZALECANE ŚRODKI ZAPOBIEGAWCZE MAJĄCE NA CELU UNIKNIĘCIE TAKICH WYPADKÓW W PRZYSZŁOŚCI LUB OGRANICZENIE ICH SKUTKÓW

1. Przewoźnik ORLEN KolTrans Sp. z o. o. oraz inni przewoźnicy wykonujący przewozy ładunków objętych Międzynarodowym Regulaminem RID, wprowadzą do umów o pracę dla stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych, klauzulę o zakazie pracy u innych przewoźników, w celu zachowania kodeksowego wymogu czasu pracy zwłaszcza dobowego i tygodniowego oraz przestrzegania czasu pracy w porze nocnej i przestrzegania wymaganego wypoczynku.
2. Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podejmie działania zmierzające do wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie sposobu zatrudnienia przez pracodawców pracowników wykonujących czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdów kolejowe wyłącznie na podstawie umowy o pracę.
3. Komisja zobowiązuje przewoźników kolejowych do sporządzenia wykazów pracowników posiadających prawa kierowania pojazdem kolejowym wraz z określeniem charakteru ich zatrudnienia (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne), przedłożenia wykazów do Urzędu Transportu Kolejowego oraz do ich bieżącej aktualizacji.

4. Urząd Transportu Kolejowego rozważy możliwość zwiększenia ilości kontroli wykonywanych na lokomotywach przewoźników w szczególności w zakresie działania urządzeń czujności, w lokomotywach przy obsłudze pociągów w podwójnej trakcji.
5. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrole podmiotów Hagans Logistic Spółka z o.o. oraz ORLEN KolTrans Sp. z o. o., w szczególności w zakresie spełniania warunków posiadanych licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz spełniania warunków Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,
6. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrolę podmiotu Hagans Logistics Spółka z o.o. w zakresie współpracy z przewoźnikami i spełniania warunków, jakim powinni podlegać prowadzący pojazdy kolejowe,
7. PKP CARGO S.A. dokona czynności związanych z dostosowaniem harmonogramów czasu pracy maszynistów do potrzeb niezbędnych dla uruchamiania pociągów towarowych.
8. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, dostosuje regulamin (RTS) stacji Białystok do obecnego układu torowego i urządzeń srk, w którym szczegółowo określi zakres wykonywanych czynności przez pracowników posterunków nastawczych, w szczególności w przypadku likwidacji obsady poszczególnych posterunków.
9. Licencjonowani Przewoźnicy wprowadzą zapis określający obowiązki drużyny trakcyjnej drugiej lokomotywy w przypadku obsługi trakcyjnej podwójną trakcją w instrukcjach dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
10. PKP PLK S.A. wdroży do stosowania system powiadamiania przez pracowników PKP PLK S.A. o przewozach przesyłek ładunków z „TWR” od stacji nadania do stacji docelowej, wraz z pełną informacją o rodzaju ładunku oraz obowiązku jego „śledzenia”.

VII. UWAGI

Wydłużenie terminu (ustawowo przewidzianego na 12 miesięcy) zakończenia postępowania wyjaśniającego przez Zespół powypadkowy wynikało z następujących przyczyn:

- 1) konieczności przeprowadzenia dużej liczby wysłuchań,
- 2) konieczności dodatkowych działań sprawdzających podczas dochodzenia w odniesienia do podmiotów zaangażowanych w proces przewozu (przewoźnik, dostawca usług trakcyjnych, nadawca),
- 3) konieczności analiz wielu dokumentów związanych z czasem pracy, zatrudnieniem oraz kwalifikacjami maszynistów zatrudnionych przez:
 - a) Hagans Logistics,
 - b) Hagans Logistic,
 - c) PKP Intercity S. A.,
 - d) Koleje Mazowieckie,
 - e) PKP CARGO SA,
 - f) Przewozy Regionalne,
 - g) DB Schenker Rail Polska S.A.
- 4) konieczności dodatkowych konsultacji z laboratorium produktów naftowych w Płocku w zakresie składu chemicznego produktów używanych do przewozu przez Orlen, Koltrans, które dodatkowo wykonało analizę składu chemicznego przewożonego ładunku TWR, w celu potwierdzenia zastosowania właściwej grupy pakowania przewożonego ładunku.
- 5) szczegółowej analizy znacznej liczby uwag zgłoszonych przez poszczególne podmioty oraz Urząd Transportu Kolejowego oraz konieczności ich rozpatrzenia przez Zespół Powypadkowy.

PODPISY CZŁONKÓW ZESPOŁU POWYPADKOWEGO:

KIERUJĄCY ZESPOŁEM:

1.....

Jan Andrzej Młynarczyk



28.11.2010r.

CZŁONKOWIE:

2.....

Andrzej Kusior



3.....

Andrzej Rodzik



4.....

Benedykt Kugielski



