

d) nadzorujący wykonawstwo: nie dotyczy

11. Pracownicy kolejowi (wraz z podwykonawcami) mający związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Zakład pracy	Stan trzeźwości	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Ilość godz. wypoczynku przed rozpoczęciem pracy
	maszynista	WAM Spółka z o.o.	Trzeźwy	31.08.2013 godz. 14.00	26 godz. 00 min.
	maszynista	WAM Spółka z o.o.	Trzeźwy	31.08.2013 godz. 14.00	97 godz. 00 min.
	maszynista	PKP Cargo S.A.	Trzeźwy	01.08.2013 godz. 14.20	24 godz. 20 min.
	dyż. ruchu	PKP PLK S.A.	Trzeźwy	01.08.2013 godz. 18.00	24 godz. 00 min.

12. Pozostałe osoby mające związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię (data urodzenia)	Stanowisko	Stan trzeźwości	Miejsce zamieszkania
Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy
Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy

II. STAN POGODY:

pora dnia	dzień	zachmurzenie	brak
opady	brak	temperatura	+25°C
widoczność	dobra	słyszalność	dobra
inne zjawiska	brak		

III. AKCJA RATOWNICZA:

1. Uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy (powiadomienie o zdarzeniu):

Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego
dyżurny ruchu	19.50	Dyspozytor zakładowy	
dyspozytor zakładowy	20.05	Pogotowie ratownictwa technicznego	
dyspozytor zakładowy	20.05	Pogotowie sieciowe	
	19.58	Straż Ochrony Kolei	Oficer dyżurny – SOK Tczew

dyspozytor zakładowy			
maszynista pociągu	19.50	Przewoźnik	dyspo- zytor WAM Spółka z o.o.
maszynista pociągu	19.50	Właściciel pojazdu kolejowego	- dyspo- zytor WAM - dyspozy- tor WAM Spółka z o.o.
dyspozytor WAM - Spółka z o.o.	19.57	Nadawca ładunku	brak danych

Praca SPRT Tczew i Unimog podczas wkolejania lokomotyw na szlaku Górki – Malinowo od dnia 01.08.2013r. do dnia 04.08.2013r.

01.08.2013r. godz. 20.05 – Alarm

01.08.2013r. godz. 20.10 – Wyjazd Unimog

01.08.2013r. godz. 20.25 – Przyjazd Unimog na miejsce wykolejenia

Oczekiwanie na zgodę komisji o rozpoczęcia pracy na miejscu wypadku

01.08.2013r. godz. 22.00 – Rozpoczęcie pracy na miejscu wypadku

01.08.2013r. godz. 23.40 – Przyjazd lok. ST 44 – 1208 do SPRT – manewry, próba hamulca

02.08.2013r. godz. 00.52 – Wyjazd SPRT z Tczewa

02.08.2013r. godz. 00.59 – Przyjazd SPRT na miejsce wypadku

02.08.2013r. godz. 04.30 – Odstawienie 36 wagonów z miejsca wypadku na tor nr 14 podg Górki

02.08.2013r. godz. 05.00 – Rozciągnięcie spiętrzonych lok. EU07 – 206 i SM42 - 2431

02.08.2013r. godz. 10.01 – Odstawienie lok. SM42 – 2431 wraz z zakleszczonym wagonem oraz wózkiem od lok. EU07 - 206 na tor 11 podg Górki

02.08.2013r. godz. 11.00 – Ściągnięcie EU07 – 206 z wagonu towarowego na torowisko

02.08.2013r. godz. 16.37 – Naprawa i przygotowanie do jazdy uszkodzonego wagonu nr 31515358946-2 i odstawienie na stację Zająchkowo – Tczewskie rejon ZTB

03.08.2013r. godz. 03.00 – Wstawienie lok. EU07 – 206 w oś toru

03.08.2013r. godz. 06.00 – Podstawienie wózka lok. EU07 – 206 na miejsce wykolejenia

03.08.2013r. godz. 12.00 – Przygotowanie uszkodzonej lokomotywy do jazdy po torach i wkolejenie lok. EU07 – 206 na tor 201

03.08.2013r. godz. 14.55 – Zbieranie sprzętu i wyjazd SPRT wraz z uszkodzoną lok. EU07 – 206

03.08.2013r. godz. 16.55 – Odstawienie lok. EU07 – 206 na tor 202 w Zająchkowie - Tczewskim

03.08.2013r. godz. 19.34 – Konwój lok. SM42 – 2431 i wagonu z podg Górki do Zająchkowa - Tczewskiego

03.08.2013r. godz. 20.20 – Przyjazd na stację Zająchkowo–Tczewskie rejon ZTA i odstawienie lok. SM42 – 2431 wraz z wagonem na tor 202

04.08.2013r. godz. 02.00 – Przygotowanie do rozciągnięcia i rozciągnięcie zakleszczonego wagonu nr 5965257-2 od lok. SM42 - 2431

04.08.2013r. godz. 06.00 – Wkolejenie lok. SM42 – 2431 na tor 202 i zakończenie wkolejania

04.08.2013r. godz. 10.40 – Przyjazd Unimoga na miejsce postoju

04.08.2013r. godz. 11.00 – Przyjazd SPRT na miejsce postoju

04.08.2013r. godz. 14.46 – Zabranie wagonu nr 33625953122-4 z toru nr 14 podg Górki na polecenie komisji

04.08.2013r. godz. 15.45 – Odstawienie wagonu nr 33625953122-4 na tor nr 202 w Zajązkowie - Tczewskim

2. Uruchomienie publicznych służb ratunkowych i Policji, (kolejne etapy akcji ratunkowej):

Nazwisko i imię, stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	Data i godz. przybycia na miejsce zdarzenia	Zakończenie pracy
osoba nieznana	19.48	Policja	oficer dyżurny	01.08.2013 godz. 19.57	01.08.2013 godz. 21.36
osoba nieznana	19.48	Pogotowie ratunkowe	dyspozytor pogotowia	01.08.2013 godz. 19.58	01.08.2013 godz. 20.34
osoba nieznana	19.48	Straż pożarna	oficer dyżurny	01.08.2013 godz. 19.58	01.08.2013 godz. 22.45
oficer dyżurny	19.49	Prokuratura	osoba nieznana	01.08.2013 godz. 20.08	01.08.2013 godz. 20.47

Akcja ratownicza rozpoczęta dnia	01.08.2013	o godz.	19.50
zakończona dnia	04.08.2013	o godz.	12.35

IV. SKUTKI ZDARZENIA:

1. Poszkodowani

Poszkodowani	Zabici (Imię i Nazwisko data urodzenia)	Ciężko ranni (Imię i Nazwisko data urodzenia)	Ranni (Imię i Nazwisko data urodzenia)
a) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	Nie było	Nie było	Nie było
b) pasażerowie	Nie było	Nie było	Nie było
c) osoby nieuprawnione	Nie było	Nie było	Nie było
d) użytkownicy przejazdów kolejowych	Nie było	Nie było	Nie było
e) inne osoby	Nie było	Nie było	Nie było

2. Przerwy i ograniczenia w ruchu pociągów

przerwa w ruchu pociągów	od dnia, godz.	01.08.2013, godz. 19.50	do dnia godz.	04.08.2013, godz. 12.35
opóźnione pociągi pasażerskie	ilość pociągów	nie było	min. opóźnienia	brak
opóźnione pociągi towarowe	ilość pociągów	2	min. opóźnienia	4329, w tym własne 907

komunikacja zastępcza	nie zachodziła potrzeba	brak	do dnia, godz.	brak
zamknięcie toru	od dnia, godz.	01.08.2013, godz. 19.50	do dnia godz.	04.08.2013, godz. 12.35
wyłączenie napięcia nad torem	Od dnia, godz.	01.08.2013, godz. 19.55	do dnia godz.	04.08.2013, godz. 10.45

### 3. Uszkodzenia i zniszczenia

	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
Tor	Nie było	Brak
rozjazd	Nie było	Brak
obiekty inżynieryjne	Nie było	Brak
urządzenia srk	Nie było	Brak
elementy sieci trakcyjnej	Uszkodzone 5 wieszaków DJP, izolator odcięcia na słupie w lokacie 3-19, rozregulowana sieć trakcyjna sekcji L-3	16 866, 54 PLN netto
Pojazdy trakcyjne	1. Lokomotywa EU07-206  2. Lokomotywa SM42-2431 (lokomotywa została poddana procedurze kasacyjnej)	1. Naprawa awaryjna lokomotywy netto 1 408 000,00 PLN  2. W dniu podpisania PUK ze względu na duży zakres uszkodzeń nie można obecnie ustalić pełnych kosztów naprawy, rzeczywiste koszty zostaną podane po zakończeniu naprawy przez właściciela pojazdów kolejowych.
Wagony osobowe	Nie dotyczy	
Wagony towarowe	wagon Eas nr 3356 596 5257-2 Pogięte tarcze zderzaków pogięty, słupki narożne ściany czołowej oberwane, oberwany kurek końcowy powietrzny (wagon zostanie poddany procedurze kasacyjnej)  wagon Eaos nr 3151-5358946-2 Uszkodzone dwa zderzaki, ściana czołowa złamana w wyniku najechania na tył wagonu lokomotywy EU 07-206, 5 słupków ściany bocznej prawej w kierunku jazdy oberwane (obcięte podczas akcji ratunkowej), 4 poprzecznice z prawej strony pogięte, 4 słupki ściany bocznej lewej	Wagon zostanie poddany procedurze kasacyjnej (szacunkowy koszt przywrócenia do pełnej sprawności netto 61800,00 PLN)  123544,04 PLN netto (koszty pomiarów plus wartość skasowanego wagonu)

	pęknięte, obwodzina górna pęknięta, prowadzenie haka ciąglowego obierwane, ostojnica skrzycona i ugięta w dół 70 mm, wózek I w kierunku jazdy rama ugięta w dół 7 mm, wózek II w kierunku jazdy ślady uderzeń na ramie wózka, rama wózka ugięta w dół 16 mm. (wagon został poddany procedurze kasacyjnej).	
	wagon Eaos nr 31515340099-1 Czołownica wbita pod zderzakiem 300x400 mm, 2 poprzecznice zgięte.	17095,32 PLN netto (koszty pomiarów oraz przesuwu wagonu do naprawy, koszt naprawy)
przewożony ładunek	Nie było	
środowisko	Nie było	
bagaż pasażerów	Nie dotyczy	
Inne	Koszty: podstawienia do przeładunku, przeładunku, podstawienia wagonów do warsztatu do pomiarów nr 3151-5358946-2, 31515340099-1, wartość brakującej części przesyłki wg oświadczenia odbiorcy, zwrot przewoźnego klientowi za brak towaru, koszty pracy lokomotywy SM 42-1237, koszty pracy lokomotywy SM 42-872	12653,84 PLN netto

Koszt pracy SPRT Tczew przy usuwaniu skutków wypadku w dniach od 01.08.2013r. do 04.08.2013r. wyniósł 16650,17 PLN. netto

## V. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU

1. Analiza systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:

a) organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,

Dokumentacja techniczno – ruchowa w zakresie prowadzenia ruchu pomiędzy posterunkami ruchu Górki i Malinowo – dzienniki ruchu R-146 – prowadzone prawidłowo, dzienniki telefoniczne R-138 na posterunku odgałęźnych - prowadzone prawidłowo.

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

Maszynista \_\_\_\_\_ posiada kwalifikacje i egzaminy zawodowe:

- orzeczenie lekarskie z dn. 20.03.2013r., oraz ocenę psychologiczną przydatności zawodowej na stanowisko pracy maszynista pojazdów trakcyjnych z dn. 20.03.2013r. (data następnego badania okresowego 20.03.2013r.),
- prawo kierowania pojazdem kolejowym seria \_\_\_\_\_, na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego złożonego w dniu 11.12.2008r. wystawione w dniu 11.12.2008r., karta znajomości linii kolejowych na rok 2013. Ostatni egzamin okresowy w dniu 28.05.2013r.;



Stan psychofizyczny: maszynista był zmęczony, wypadek wydarzył się w 30-ej godzinie jego pracy.

Komisja stwierdziła, przekroczenie maksymalnego czasu pracy określonego w Kodeksie Pracy o 18 godz.

Maszynista \_\_\_\_\_ posiada kwalifikacje i egzaminy zawodowe.

- zaświadczenie lekarskie z dn. 25.04.2013r., oraz ocenę psychologiczną
- przydatności zawodowej na stanowisko pracy maszynista pojazdów trakcyjnych z dn. 25.04.2013r. (data następnego badania okresowego 25.04.2014r.),
- prawo kierowania pojazdem kolejowym seria \_\_\_\_\_ na maszynistę spalinowych pojazdów trakcyjnych, na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego złożonego w dniu 19.09.2012r. wystawione w dniu 20.06.2013r, kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych na rok 2013;

Stan psychofizyczny: maszynista był zmęczony, wypadek wydarzył się w 30-tej godzinie jego pracy.

Komisja stwierdziła, przekroczenie maksymalnego kodeksowego czasu pracy o 18 godz.

Maszynista \_\_\_\_\_ posiada wymagane kwalifikacje i egzaminy zawodowe,

- zaświadczenie lekarskie nr \_\_\_\_\_ z dn. 15.11.2012r., oraz ocenę psychologiczną przydatności zawodowej na stanowisko pracy maszynista pojazdów trakcyjnych z dn. 17.11.2011r. (data następnego badania okresowego 15.11.2014r.),
- prawo kierowania pojazdem kolejowym seria \_\_\_\_\_ na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego złożonego w dniu 30.12.2010r. wystawione w dniu 15.06.2012r., kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych ważna na rok 2013. Ostatni egzamin okresowy złożony w dniu 24.03.2010r.,

Stan psychofizyczny – dobry, wypadek wydarzył się w 6-ej godzinie jego pracy.

Dyżurny ruchu p \_\_\_\_\_ posiada wymagane kwalifikacje i egzaminy zawodowe,

- orzeczenie lekarskie nr \_\_\_\_\_ z dn. 19.12.2012r. oraz ocenę psychologiczną przydatności zawodowej na stanowisko pracy dyżurny ruchu z dn. 29.12.2012r. (data następnego badania okresowego 19.12.2014r.); upoważnienie do wykonywania czynności nr \_\_\_\_\_ wydane na podstawie postanowień §22 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 16.08.2004r. wystawione w dn. 14.06.2005r., egzamin kwalifikacyjny złożony w dn. 09.11.1983r., ostatni egzamin okresowy złożony w dniu 17.11.2010r., bez uwag.

Stan psychofizyczny – dobry, wypadek wydarzył się w 1-ej godzinie jego pracy.

Od dnia 06.08.2013r. maszynista p. \_\_\_\_\_ oraz p. \_\_\_\_\_ zostali odsunięci od pełnienia czynności związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na wniosek komisji kolejowej.

c) procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników, Maszyniści WAM Spółki z o.o. Kamieniec Żąbkowski wykonywali pracę niezgodnie z postanowieniami obowiązujących instrukcji w WAM Spółka z o.o. Kamieniec Żąbkowski.

Pozostali pracownicy zgodnie z postanowieniami instrukcji wewnętrznych i Programem poprawy bezpieczeństwa.

e) obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu,

2. Wysłuchania osób związanych ze zdarzeniem i ich podsumowanie:

a) pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami,

1.) Ustalenia wysłuchania. Maszynista pociągu nr 653005 p. ...

w wysłuchaniu z dnia 05.08.2013r., wyjaśniał, że pracę rozpoczął w Kłodzku w dniu 31.07.2013r. o godz. 14.00.

Po rozpoczęciu pracy dokonali szczegółowej próby hamulca i sporządzili związaną z tym dokumentację tj. kartę próby hamulca, wykaz wagonów R7 razem z p. ...

Początkowo miał zakończyć pracę w Kłodzku, pociąg zaprowadził do Ziębic, gdzie podmienił go maszynista p. ... (w lokomotywie EU07-206) i p. ... (lokomotywa SM42). Było to o godz. 20.00. Wrócił z Ziębic samochodem ... do domu – Kamieńca Ząbkowickiego. W domu miał przerwę do godz. 3.00 dn.01.08.2013r., po czym przyjechał po niego i po p. ...

samochód służbowy i mieli jechać na podmianę do Gniezna, gdzie była zaplanowana podmiana. W czasie jazdy samochodem został poinformowany telefonicznie przez dyspozytora, że podmiana nastąpi w stacji Bydgoszcz Emilianowo ze względu na kończący się czas pracy p. ... Na stacji Bydgoszcz Emilianowo podmienili się ok. godz. 8.00. Szybko przekazali sobie lokomotywę i p. ... poszedł na SM42 sprawdzić jak p. ... przejmie lokomotywę od p. ... Na odcinku od Kłodzka do st. Wrocław Brochów lokomotywa SM42 jechała na końcu składu pociągu.

Nie wiedział, czy była ona uruchomiona czy jechała w stanie zimnym. Zgodnie z rozkładem jazdy w st. Wrocław Brochów nastąpiło objechanie składu przez EU07 dla zmiany czoła pociągu. Odjazd pociągu ze stacji Bydgoszcz Emilianowo nastąpił o godz. 8.30. Dyżurny ruchu st. Bydgoszcz Emilianowo podyktował mu rozkaz pisemny „S” na pominięcie semaforów blokady samoczynnej (nieczynne semafony wszystkie SBL od Bydgoszczy Emilianowo do Bydgoszczy Wschód).

Na stacji Bydgoszcz Wschód zatrzymał pociąg i dyżurny ruchu dostarczył mu wydruk rozkazu komputerowego.

Podczas postoju na stacji Bydgoszcz Emilianowo ... zadzwonił, aby za niego wypisał książkę pokładową. Pan ... dzwonił do niego z nr ... na jego telefon nr ... Po postoju na stacji Bydgoszcz Wschód ok. 10-15 minut odjechał i przed stacją Laskowice Pomorskie, lokomotywa EU07-206 nie miała jazdy (brak sterowania). Do stacji Laskowice Pomorskie wjechali z popychem SM42-2431. Co do popychu skontaktował się z p. ... przez radio najprawdopodobniej na kanale 6. Popych odbywał się bardzo powoli, wjechali do stacji i próbowali naprawić sterowanie na elektrowóz. Wjechali do stacji ok. 11.00 i do godz. 17.00 naprawiali lok. z p. ... Po naprawie nie informował ... o przyczynie awarii. Po próbnym uruchomieniu lokomotywy ...

... sam przyszedł na elektrowóz, ponieważ podczas naprawy przebywał dorywczo. Nawiązał kontakt telefoniczny w sprawie odpowiedzi jak usunąć usterkę z maszynistami: p. ... i p. ... oraz p. ...

... Po naprawie zgłosił gotowość odjazdu dyżurnemu ruchu stacji Laskowice Pomorskie. Odjazd ze stacji Laskowice Pomorskie nastąpił o godz. 17.00 i kontynuowali jazdę na dwie lokomotywy – ... na EU07-206 a p. ... na SM42-2431 i dojechali pociągiem na biegu na łącznicę bez postoju.

Przedostatni semafor przed miejscem zdarzenia sbl na łącznicy wskazywał sygnał pomarańczowy, ok. 100 m przed następnym semaforem sbl 27P wskazującym sygnał „stój” zatrzymał pociąg. Ruszył z zamiarem kontynuacji jazdy z prędkością do 20 km/h. Gdy rozpędzał pociąg na semaforze wydawało mu się, że pojawiło się światło pomarańczowe (według zeznań maszynisty), zwiększył prędkość i jak

zaczął się rozpędzać zszedł z pozycji i przyhamował pociąg. Wyluzowało, pociąg toczył się siłą bezwładności. Widoczność na łuku przed miejscem wypadku była częściowo ograniczona. Sięgnął po picie, które znajdowało się na podłodze i gdy się wyprostował zobaczył w odległości niecałe 100 m sygnały końca pociągu, które rzuciły się w oczy. Zareagował i użył hamowania nagłego. Ze strony pociągu nie było reakcji hamulca do chwili zdarzenia. Pozostał w kabinie i położył się na podłodze. Po najechnięciu pociągu na tył stojącego pociągu przyszedł policjant, wybił szybę i wszedł do środka do kabiny B i posadził maszynistę na fotel. Następnie przyjechali strażacy. Ratownicy wyważyli drzwi, zabezpieczyli maszynistę przed ewentualnymi uszkodzeniami kręgosłupa i przy asekuracji liny zszedł z lokomotywy na torowisko. Potem został zabrany przez karetkę do szpitala. W szpitalu był przesłuchany przez policję. Maszynista otrzymał pytania dodatkowe w sprawie.

Po przeanalizowaniu zebranych materiałów komisja kolejowa uznała treść wyjaśnień maszynisty za niewiarygodne i postanowiła dokonać ponownego wysłuchania.

Maszynista pociągu nr 653005 p. [imię] w ponownym wysłuchaniu w dniu 06.11.2013r., zmienił treść wyjaśnień złożonych w dniu 05.08.2013r.

Pracę rozpoczął w Kłodzku w dniu 31.07.2013r. o godz. 14.00. W planie miał prowadzić pociąg do stacji Jarocin, gdzie miał go podmienić maszynista instruktor p. [imię] i na drugiej lokomotywie maszynista p. [imię]. Porozumiał się telefonicznie z drużyną podmienną, że pojedzie pociągiem aż do stacji Zajączkowo Tczewskie, gdzie miał go zmienić maszynista p. [imię] i p. [imię]. Doprowadził pociąg do miejsca zatrzymania około 150- 200m przed semaforem blokady samoczynnej 27P wskazującego sygnał stój na szlaku Górki – Malinowo w torze szlakowym nr 1 linii 729 Górki – Zajączkowo Tczewskie. Następnie dokonał rozruchu pociągu. W czasie rozruchu pociągu padające z naprzeciwka słoneczne światło do kabiny oślepiało go oraz dodatkowo być może z powodu zmęczenia wydawało mu się, że obraz semafora blokady samoczynnej 27P zmienił się z koloru czerwonego na kolor pomarańczowy. Po zauważeniu stojącego końca pociągu wdrożył nagłe hamowanie, widząc że nie było szans na uniknięcie najechnięcia położył się na podłogę kabiny maszynisty.

Z chwilą położenia się na podłodze poczuł uderzenie i zgrzyt giętych blach.

Podsumowanie wysłuchania: W pierwszym wyjaśnieniu maszynista podawał sprzeczne i nieprawdziwe informacje dotyczące prowadzenia pociągu.

Komisja Kolejowa oceniła, że maszynista pociągu na skutek długotrwałej pracy (30 godz.) i związanego z tym zmęczenia niewłaściwie obserwował szlak i sygnały podawane na semaforach samoczynnej blokady liniowej. Komisja kolejowa stwierdza, iż reakcja maszynisty była nie wystarczająca, na skutek zmęczenia nie dokonał właściwej oceny sytuacji oraz nie postępował zgodnie z postanowieniami obowiązujących instrukcji. Na podstawie powyższego oraz przeprowadzonych badań wyklucza się nieprawidłowe działanie urządzeń samoczynnej blokady liniowej jako jednej z przyczyn zdarzenia.

Zmęczenie maszynisty pociągu oraz niesprzyjające warunki atmosferyczne (oślepiające go światło słoneczne) mogły zasugerować maszyniście błędne odczytanie wskazania semafora samoczynnej blokady liniowej 27P. W przypadku prawidłowej reakcji maszynisty pociągu nr 653005, pociąg ten powinien się zatrzymać przed przeszkodą.

2.) Ustalania wysłuchania. Maszynista pociągu nr 653005 p. [imię] w wysłuchaniu z dnia 02.08.2013r., wyjaśnia, że dnia 01.08.2013r. rozpoczął pracę o godz. 8.00 na stacji Bydgoszcz Emilianowo na lokomotywie SM42-2431. Lokomotywa była w stanie czynnym. Sprawdził zestawy kołowe, które były bez widocznych uszkodzeń. Następnie sprawdził radiołączność z maszynistą lokomotywy EU07-206. Podczas jazdy mieli postój pociągu – nie pamięta na jakiej stacji. Do podg Górki praca przebiegała bez zastrzeżeń. Pamięta że wjechali na blokadę samoczną i maszynista loko-



motywy prowadzącej zatrzymał się przed semaforem blokady samoczynnej. Po zatrzymaniu pociągu ruszyli dalej. Pamięta, że poczuł uderzenie i wyskoczył z lokomotywy. Zobaczył maszynistę lokomotywy prowadzącej w oknie i zapytał się czy żyje? Następnie udał się w stronę czoła pociągu na którego koniec najechali i zauważył osobę która zakręcała hamulce ręczne. W międzyczasie przyjechała Policja, która zapytała co robi?, kim jest?, ile osób bierze udział w zdarzeniu? Po zakręceniu hamulców ręcznych w składzie pociągu Policja zabrała go, do radiowozu. Przy Policji powiadomił dyspozytora swojej firmy o zdarzeniu. Maszynista otrzymał pytania dodatkowe w sprawie.

Po przeanalizowaniu zebranych materiałów komisja kolejowa uznała treść wyjaśnień maszynisty za niewiarygodne i postanowiła dokonać ponownego wysłuchania.

Maszynista pociągu p. [imię] [nazwisko] w ponownym wysłuchaniu w dniu 06.11.2013r., zmienił treść wyjaśnień złożonych w dniu 05.08.2013r.

Dnia 31.07.2013r. o godz. 14.00 rozpoczął pracę na stacji Kłodzko Główne. W planie miał wykonanie próby hamulca w pociągu nr 653004/05 i dalej prowadzić ten pociąg do stacji Jarocin na lokomotywie SM42-2431 jako drugiej w podwójnej trakcji. Na stacji Jarocin miał go podmienić maszynista instruktor p. [imię] [nazwisko] a na drugiej lokomotywie maszynista p. [imię] [nazwisko]. W czasie jazdy pociągu dowiedział się od p. maszynisty [imię] [nazwisko], że pojedą dalej bez podmiany. Dojechali pociągiem do miejsca zatrzymania pociągu na torze szlakowym nr 1 linii 729 Górki – Zajączkowo Tczewskie – miejsca zdarzenia. Przebieg dalszych wydarzeń od tego momentu jest zgodny z treścią wyjaśnień złożonych w dn.02.08.2013r. Maszynista otrzymał pytania dodatkowe w sprawie.

Podsumowanie wysłuchania: W pierwszym wyjaśnieniu maszynista podawał sprzeczne i nieprawdziwe informacje dotyczące prowadzenia pociągu. Komisja kolejowa stwierdza, iż praca maszynisty była niewłaściwa i nie postępował zgodnie z postanowieniami obowiązujących instrukcji.

**3.) Ustalenia wysłuchania.** Wysłuchanie maszynisty pociągu nr 653005 p. [imię] [nazwisko] z dnia 02.08.2013r. wyjaśnia że, o godz. 20.00 dnia 31.07.2013r. na stacji Ziębice przyjął od p. [imię] [nazwisko], pociąg nr 653004, który prowadził od stacji Kłodzko Główne lokomotywą EU07-206. Zgłosił gotowość do odjazdu na stacji Ziębice a następnie pociąg odjechał. W czasie jazdy do stacji Bydgoszcz Emilianowo, gdzie miała nastąpić zmian nie zauważył żadnych nieprawidłowości. Skład był stosunkowo szczelny. Dnia 01.08.2013r. o godz. 8.00 na stacji Bydgoszcz Emilianowo przekazał lokomotywę повторно maszyniście p. [imię] [nazwisko]. Na stacji Bydgoszcz Emilianowo dodatkowo nadzorował przyjęcie lokomotywy SM42-2431 przez maszynistę p. [imię] [nazwisko] od maszynisty [imię] [nazwisko]. W czasie przekazania sprawdzał jego umiejętności przyjęcia lokomotywy. Następnie udał się do samochodu firmowego, którym zawieziono go do Kamieńca Ząbkowickiego. Maszynista otrzymał pytania dodatkowe w sprawie.

Po przeanalizowaniu zebranych materiałów komisja kolejowa uznała treść wyjaśnień maszynisty za niewiarygodne i postanowiła dokonać ponownego wysłuchania.

Podsumowanie wysłuchania: W pierwszym wyjaśnieniu maszynista podawał sprzeczne i nieprawdziwe informacje dotyczące prowadzenia pociągu. Treść ponownego wysłuchania z dnia 12.11.2013r. jest zgodna ze skorygowanymi wysłuchaniami maszynistów p. [imię] [nazwisko].

**4.) Ustalenia wysłuchania.** Wysłuchanie dyżurnego ruchu dysponującego p. [imię] [nazwisko] z dnia 12.08.2013r., wyjaśnia że, dnia 01.08.2013r. objęła dyżur o godz.7.00 na

stanowisku dyżurnego ruchu dysponującego podg Górki na posterunku „Gk”. Służba przebiegała bez zakłóceń. Wszystkie przejeżdżające pociągi obserwowano i stwierdziła, że wszystkie były właściwie osygnalizowane z czoła jak i z sygnałami końca pociągu zgodnie z instrukcją le-1. Nadmieniam, że nie było żadnych informacji od maszynistów o wadliwym działaniu semaforów samoczynnej blokady liniowej na szlaku Górki – Malinowo. Dyżur zdała o godz. 19.00 z zajęтым szlakiem do podg. Malinowo przez trzy pociągi, gdzie ostatni wyprawiony został o godz. 18.34.

5.)

Podsumowanie wysłuchania:

Dyżurny ruchu podg Górki zeznał, że pociągi były prawidłowo osygnalizowane oraz o prawidłowym działaniu semaforów samoczynnej blokady liniowej.

5.) Ustalenia wysłuchania. Wysłuchanie dyżurnego ruchu dysponującego p. z dnia 08.08.2013r., wyjaśnia, że, dnia 01.08.2013r. objął dyżur o godz. 19.00 na stanowisku dyżurnego ruchu dysponującego podg Górki na posterunku „Gk”. Tor nr 1 szlaku Górki – Malinowo przyjął jako zajęty. Na szlaku znajdowały się trzy pociągi. O godz. 19.34 na tor nr 1 do podg Malinowo został wyprawiony pociąg nr 653005. O godz. 19.50 dyżurny ruchu od strony podg Malinowo zamknął tor nr 1 i 2 na szlaku Malinowo – Górki z powodu najechania pociągu nr 653005 na tył pociągu nr 453003. Następnie o zaistniałym zdarzeniu i jego skutkach dyżurny ruchu powiadomił dyspozytora liniowego, dyspozytora zakładowego, bezpośredniemu przełożonemu, Straż Ochrony Kolei oraz służby ratownicze.

Podsumowanie wysłuchania:

Komisja kolejowa stwierdza, iż reakcja dyżurnego ruchu była wystarczająca, dokonał właściwej oceny sytuacji oraz postępowała zgodnie z postanowieniami obowiązujących instrukcji, bez uwag.

b) świadków:  
nie było

3. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru w oparciu o przeprowadzone badania, pomiary w tym:

a) systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:

Urządzenia sbl na szlaku Górki – Malinowo utrzymywane są prawidłowo w sposób zgodny z instrukcją konserwacji, przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-12 §63 i § 64. Badania i zadania diagnostyczne oraz kontrole okresowe są prowadzone terminowo również zgodnie z Instrukcją diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-7. Ostatnie badanie diagnostyczne i kontrola okresowa urządzeń sbl miała miejsce jak niżej:

1. Badanie diagnostyczne urządzeń sterowania ruchem kolejowym samoczynnej blokady liniowej typu Eac w lokalizacji: linia nr 729 Górki – Zajączkowo Tczewskie oraz linia 735 Górki – Zajączkowo Tczewskie szlak Górki - Malinowo, SAZ 26/27 i SAZ 41/42 przeprowadzono w dn. 11.04.2013r. (nr protokołu – IZATAm-5401/08/2013 z dn. 17.04.2013r.) przez st. spec. diagnostę ds. automatyki p. Krzysztofa Dulskiego – stan urządzeń „dobry” - bez uwag.
2. Badanie widoczności sygnałów z lokomotywy na torze nr 1 /105 linia nr 729 Górki - Zajączkowo Tczewskie wykonano dnia 20.06.2013r. o godz. 12.45 (nr protokołu – IZATAm-5401/30/2013 z dn.20.06.2013r). Przy stanie pogody – słonecznie, stwierdzono, że widoczność sygnałów jest zadowalająca. Stwierdzono brak SHP.
3. Kontrola utrzymania obiektu budowlanego urządzeń samoczynnej blokady liniowej typu Eac była przeprowadzona dnia 17.07.2013r. (nr protokołu – IZATAf-5401/Pu-