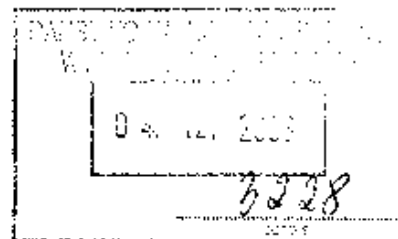


IZKI-732-15/2008



**PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH**  
**w sprawie poważnego wypadku kategorii A18**  
**zaistniałego w dniu 9.06.2008 o godzinie 15.59 na przejeździe kolejowym**  
**kategorii „A” w kilometrze 127,882 w torze numer 1 szlaku Konopki –**  
**Mława na linii 009 Warszawa Wsch.Osob – Gdańsk Gł.**

*Ł+S-a/e*  
*[Signature]*  
*S*  
*[Signature]*  
*2008/06/04*

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

Skład komisji:

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1. Gniwek Andrzej        | Przewodniczący komisji kolejowej<br>Członek stały Państwowej Komisji Badania<br>Wypadków Kolejowych Warszawa |
| 2. Ćwikliński Marek      | Członek komisji<br>Zastępca Dyrektora Zakładu Linii<br>Kolejowych Olsztyn                                    |
| 3. Grudziński Wiesław    | Członek komisji<br>Kontroler ruchu w Zakładzie Linii<br>Kolejowych Olsztyn                                   |
| 4. Sztomberski Krzysztof | Członek komisji<br>Kontroler w PKP Cargo S.A Zakład Taboru<br>Olsztyn  |
| 5. Domański Jacek        | Członek komisji<br>Zastępca Naczelnika Sekcji PKP Intercity<br>S.A. Zakład Centralny Warszawa                |

6. Siemianowski Piotr

Członek komisji

Zastępca Naczelnika w Sekcji Eksploatacji  
Działdowo

## **I. OPIS STANU FAKTYCZNEGO**

### **1. Określenie wypadku:**

Wjechanie na przejazd kategorii „A” przy otwartych rogatek pojazdu drogowego(samochodu osobowego marki Toyota Camry o numerze rejestracyjnym WML-22NR kierowanego przez Jarosława Koźlakiewicza) pod jadący po torze numer 1 z kierunku stacji Konopki pociąg ekspresowy numer EKPEi 3513 relacji Kraków-Gdynia, prowadzony lokomotywą EP07-372 z PKP Intercity Zakładu Północnego w Gdyni

### **2. Miejsce wypadku:**

Linia numer 009 Warszawa Wsch. Osob.- Gdańsk Gł. tor szlakowy numer 1 Konopki-Mława kilometr 127,882 na przejeździe kategorii „A” skrzyżowanym z drogą miejską łączącą ulice Szreńską i Sienkiewicza w Mławie (województwo mazowieckie).

### **3. Opis wypadku:**

W dniu 9.06.2008 pod jadący po torze numer 1 od strony stacji Konopki pociąg ekspresowy EKPEi numer 3513 relacji Kraków - Gdynia, prowadzony lokomotywą EP 07-372 z PKP Intercity Zakładu Północnego w Gdyni kabiną „B” przez maszynistę Pana Grzegorza Wołkowicza /str.303 aktu/z Zakładu Taboru w Gdyni wjechał na przejeździe kategorii „A” w kilometrze 127.882 przy otwartych rogatek przejazdowych pojazd drogowy (samochód osobowy marki Toyota Camry o numerze rejestracyjnym WML-22NR, kierowany przez Jarosława Koźlakiewicza). Pociąg numer 3513 zestawiony był z ośmiu wagonów osobowych o masie brutto 313 ton, masie hamującej wymaganej 344 ton i masie hamującej rzeczywistej 500 ton /str.125-126 aktu/. Drużyna konduktorska w składzie kierownik pociągu Pan Andrzej Rola z IC Warszawa konduktor Pan Andrzej Bartniak z IC Warszawa, /str.7 aktu/.

Ruch pociągów na szlaku Konopki – Mława prowadzony był na podstawie prawidłowo działającej półsamoczynnej jednokierunkowej przekąźnikowej blokady liniowej na linii dwutorowej.

Zgodnie z zeznaniem maszynisty pociągu 3513 Pana Grzegorza Wołkowicza i świadków –widząc że rogatek są otwarte pojazd drogowy wolno wjeżdżał na przejazd nie zatrzymując się mimo podawania sygnału „Baczność” przez maszynistę od strony ulicy Szreńskiej- wówczas doszło do kolizji z pociągiem 3513 jadącym po torze numer 1.




Maszynista pociągu 3513 rozpoczął hamowanie pociągu jadącego z prędkością 115 km/h. Zapisy na taśmie prędkościomierza stają się nie stabilne i mogą świadczyć o prawdopodobnym momencie uderzenia lokomotywy jadącej z prędkością 115 km/h w pojazd drogowy. Przed zderzeniem maszynista włączył hamowanie nagłe, które skutkowało w momencie zderzenia i spowodowało napelnienie się sprężonym powietrzem cylindrów hamulcowych lokomotywy.

Pomost przejazdu zbudowany z płyt żelbetowych typu CBP w stanie dobrym, dojazd asfaltowy w stanie dobrym. Tor położony na krzywej przejściowej od km.127,876 i dalej łuk o promieniu 1640m. Tor szlakowy numer 1 bezstykowy, nawierzchnia: szyny S49, podkłady betonowe PS83 i podsypka tłuczniowa w stanie ogólnie dobrym.

Prędkość rozkładowa dla pociągu 3513 na szlaku Konopki - Mława według wewnętrznego rozkładu jazdy wynosiła 120 km/h, a prędkość w momencie zderzenia z pojazdem drogowym wynosiła 115 km/h.

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

- |                        |   |
|------------------------|---|
| - Grzegorz Wołkowicz   | maszynista lokomotywy EP07-372 z pociągu 3513 PKP CARGO S.A Zakład Taboru w Gdyni   |
| - Andrzej Rola         | kierownik pociągu 3513 PKP Intercity Warszawa   |
| - Andrzej Bartniak     | konduktor pociągu 3513 PKP Intercity Warszawa   |
| - Ewa Lewicka          | dróżnik przejazdowy obsługujący urządzenia rogatkowe na przejeździe w km.127,882<br>Sekcja Eksploatacji PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie |
| - Michał Sarnowski     | dyżurny ruchu, stacja Konopki<br>PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie   |
| - Renata Siemianowska  | dyżurna ruchu, stacja Mława<br>PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie   |
| - Wojciech Spadkiewicz | dyżurny ruchu, stacja Ciechanów   |



PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych  
w Olsztynie

- Anna Jakóbowska      kasjer biletowy przystanek osobowy Mława  
Miasto Koleje Mazowieckie – KM Sp z o.o.  
[REDACTED]
- Jarosław Koźlakiewicz      kierowca pojazdu drogowego, [REDACTED]  
[REDACTED]
- Konrad Nosarzewski      świadek zdarzenia,  
[REDACTED]  
[REDACTED]
- Paweł Staniszewski      świadek zdarzenia,  
[REDACTED]
- Marcin Kosiewicz      świadek zdarzenia  
[REDACTED]
- Łukasz Han      świadek zdarzenia  
[REDACTED]  
[REDACTED]
- Piotr Szczepanski      świadek zdarzenia zamieszkały  
[REDACTED]
- Danuta Karpińska      świadek zdarzenia zamieszkała  
[REDACTED]
- Elżbieta Wysocka – Adamus      lekarz rodzinny  
[REDACTED]
- Zbigniew Mrug      zastępca naczelnika sekcji Działdowo  
[REDACTED]

**Infrastruktura kolejowa:**

a) liniowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym na szlaku dwutorowym zelektryfikowanym Konopki - Mława wyposażone w półsamoczną jednokierunkową przekaźnikową blokadę liniową



- b) nawierzchnia w torze numer 1 szlaku Konopki - Mława szyny S49, podkłady betonowe INBK7, przytwierdzenie typu K
- c) nawierzchnia w torze numer 2 szlaku Konopki - Mława szyny UIC60, podkłady betonowe INBK7, przytwierdzenie typu K
- d) rodzaj nawierzchni przejazdowej
  - płyty żelbetowe CBP /str.9 aktu/
- e) rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej
  - asfaltowa
- f) kąt skrzyżowania
  - 90 stopni /str.11 aktu/
- g) osygnalizowanie od strony toru
  - wskaźnik W6a znajdował się w torze numer 1 w kilometrze 127,162,
- h) osygnalizowanie od strony drogi
  - znaki drogowe G2, G1-a, G1-b, G1-c, A9
  - sygnalizacja świetlna (dwa sygnalizatory drogowe dwukomorowe) od strony nadjeżdżającego pojazdu drogowego ulicą Szreńską
  - sygnalizacja świetlna jeden sygnalizator świetlny dwukomorowy od strony ulicy Sienkiewicza

***Prowadzenie prac w sąsiedztwie wypadku:***

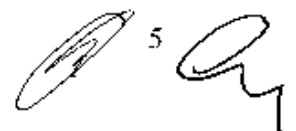
W dniu wypadku nie prowadzono żadnych prac w sąsiedztwie wypadku.

***Uruchomienie procedur wypadkowych /str.185-187 aktu /:***

**Dzień 9.06.2008**

- godz. 15.59 maszynista pociągu numer 3513 powiadomił dyżurną ruchu w Mławie o zaistniałym wypadku na szlaku Konopki – Mława i zatarasowanych obu torach
- godz.16.02 powiadomienie telefonem pod numerem 112 pana Trojnarowicza o wypadku na przejeździe w km. 127,882
- godz.16.06 powiadomienie IDDE Gdańsk Szydłowski i IZDD Olsztyn Kowalewski o zaistniałym wypadku
- godz.16.55 zgłoszenie ratownika medycznego o konieczności zabrania dróżnika przejazdowego do szpitala
- godz.17.11 zgłoszenie przez Naczelnika Ordyszewskiego o możliwości otwarcia toru numer 2-a.
- godz.18.25 zgłoszenie przez Naczelnika Ordyszewskiego o możliwości otwarcia toru numer 1-en i odwołania ograniczenia prędkości do 20km/h
- tor numer 2-a otwarty o godzinie 17.12 tor numer 1-en otwarty o godzinie 18.32.

5



**Warunki zewnętrzne, pogodowe mogące mieć wpływ na powstanie wypadku:**

Pora dzienna, słonecznie bez zachmurzenia, bez opadów, temperatura około 26 stopni Celsjusza, widoczność bardzo dobra.

**4. Skutki wypadku :**

**Lista poszkodowanych w wypadku :**

a) kierowca pojazdu drogowego Jarosław Koźlakiewicz

( karta poszkodowanego w zdarzeniu [REDACTED] )

b) dróżnik przejazdowy Ewa Lewicka uraz psychiczny i pobyt w szpitalu od 12.06.2008 do 20.08.2008 [REDACTED]

c) uszkodzenie lokomotywy EP07-372, od strony kabiny „B”; zerwany zgamiacz czołowy, popękana szyba elektrogrzewcza środkowa, uszkodzone gniazda ogrzewania pociągu, połamane stopnie, rozszczelnienie układu pneumatycznego (urwana dźwignia odwadniacza).

d) przerwa w ruchu pociągów na szlaku Konopki - Mława od godziny 16.00 dnia do godziny 17.12 dnia 9.06.2008

e) zamknięcie toru szlakowego numer 2 od Konopek do Mławy od godziny 16.00 do godziny 17.12 dnia 9.06.2008

f) zamknięcie toru szlakowego numer 1 od Konopek do Mławy od godziny 16.00 do godziny 18.30 dnia 9.06.2008

g) opóźnień doznało 9 pociągów pasażerskich na 625 minut i 1 pociąg towarowy na 136 minut, opóźnienie własne pociągu 228 minut

h) zniszczenie samochodu osobowego marki Toyota Camry

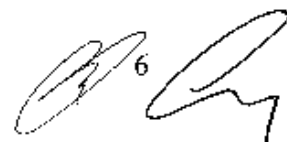
**Szacunkowe straty spowodowane wypadkiem:**

**PKP INTERCITY Zakład Północny w Gdyni**

Koszty związane z uszkodzeniem lokomotywy..... 36561,86 zł

Koszty przejazdu lokomotywy na odcinku Mława-Gdynia.....369,46 zł

**Łącznie straty PKP INTERCITY..... 36931,32 zł**



Ogółem straty PKP S.A.

36391,32 zł

Koszty zniszczonego pojazdu drogowego wynoszą około.....90000.00  
zł

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

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

- półsamoczynnej przekaźnikowej blokady liniowej jednokierunkowej na linii dwutorowej
- urządzeń samoczynnego hamowania pociągów (SIIP) i czuwaka aktywnego (CA);
- przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z sygnalizacją świetlną.
- radiolączności pociągowej;
- łączności ruchowej przewodowej pomiędzy posterunkami nastawczymi zapowiadawczymi;
- łączności strażnicowej między dyżurnymi posterunków zapowiadawczych/Konopki-Mława/ a posterunkiem dróżnika przejazdowego /Mława Miasto km.127,882/

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

Stacje Konopki i Mława leżące na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie nie są wyposażone w rejestratory rozmów zapowiadawczych. Natomiast stacja Mława wyposażona jest w rejestrator rozmów radiowych. Treść rozmów prowadzonych w związku z wypadkiem odtworzono na podstawie zeznań pracowników biorących udział w wypadku. Radiotelefony łączności pociągowej na nastawniach dysponujących „MU” i „Kp” oraz na lokomotywie biorącej udział w wypadku były sprawne. Urządzenia umożliwiały sprawne prowadzenie rozmów.

***Stan techniczny taboru (lokomotywy EP07 – 372) biorącego udział w zdarzeniu***

Lokomotywa elektryczna typ 303E, rok budowy 1985 numer fabryczny 272 produkcji **II. CEGIELSKI Poznań**. Posiadająca identyfikator pojazdu kolejowego EP07-372. Aktualny przebieg 500 000 km liczony od 156 tj. stanu początkowego

**Świadectwo sprawności technicznej nr COT 68-30/06 wydane przez PKP CARGO S.A. CENTRALA Wydział Odbiorców Technicznych w KRAKOWIE z datą wydania 31.10.2006 roku.**



### ***Środki podjęte w celu ochrony, zabezpieczenia miejsca wypadku:***

Po otrzymaniu informacji o wypadku na przejeździe kategorii „A” w km127,882 z pociągiem 3513 dyżurny ruchu stacji Konopki o godzinie 16.00 zamknął dla ruchu kolejowego tory szlakowe 1 i 2 pomiędzy stacjami Konopki – Mława /str.180 aktu /.

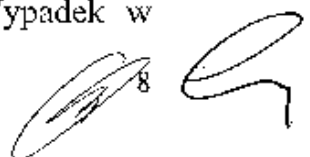
Teren wypadku został zabezpieczony przez Policję i Straż Ochrony Kolei.

### ***Czas pracy pracowników kolejowych biorących udział w wypadku:***

- Maszynista pociągu 3513: Wołkiewicz Grzegorz z PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Gdyni, lokomotywa EP07-372 z Intercity Zakład Północny w Gdyni. Egzamin kwalifikacyjny na maszynistę nr 1203/79 z dnia 11.01.1980, /str.283/, znajomość szlaku z dnia 12.05.2008, / str.281 /. Wypadek w jedenastej godzinie pracy po 46 godzinach wypoczynku przed pracą, W dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 5.33 na stacji Gdańsk Główny z której prowadził pociąg pośpieszny ekspresowy numer 5306 relacji Gdynia Główna-Warszawa Zach. W/g planu w Warszawie oczekiwał na pociąg powrotny numer 3513. Z Warszawy Wsch. odjechał o godzinie 13.58 w/g rozkładu jazdy zawartego w telegramie numer IDDE5R – 86/08 z dnia 25.04.2008 .Posiadający prawo kierowania pojazdami kolejowymi numer 018844 z dnia 28.11.2005 roku. Szkolenia okresowe odbył w m-cu marcu i maju 2008 roku. Ostatni egzamin okresowy na stanowisko maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych 19.05.2008 z wynikiem pozytywnym .

- Dyżurny ruchu: Sarnowski Michał – stacja Konopki. Egzamin kwalifikacyjny na stanowisko dyżurnego ruchu dnia 16.12.1983r, autoryzacyjny na posterunku „Kp” stacji Konopki dnia 13.09.1988. Badania okresowe aktualne z dnia 11.04.2007 bez przeciwwskazań na stanowisko dyżurnego ruchu /str.287/ upoważnienie do wykonywania czynności dyżurnego ruchu numer 839/05, ostatni egzamin okresowy na stanowisko dyżurnego ruchu 26.04.2006 wynik pozytywny, ostatnie szkolenie okresowe 16.06.2008 Wypadek w dziesiątej godzinie pracy, po 24 godzinach wypoczynku, rozpoczął pracę o godzinie 06:00.

- Dróżnik przejazdowy Ewa Lewicka– posterunek w km. 127.882/Mława Miasto/. Egzamin kwalifikacyjny na stanowisko dróżnika przejazdowego dnia 06.02.1997r, autoryzacyjny na posterunku dróżnika przejazdowego km.127,882/Mława Miasto/ dnia 25.02.2008r. Badania okresowe aktualne z dnia 19.07.2006r i badania kontrolne po urlopie macierzyńskim z dnia 17.01.2008r bez przeciwwskazań na stanowisko dróżnika przejazdowego /str.285/. Ostatni egzamin okresowy na stanowisko dróżnika przejazdowego 06.01.2006 wynik pozytywny, szkolenie okresowe 10.01.2008 rok, Upoważnienie numer 1047/05 do wykonywania czynności dróżnika przejazdowego/ Wypadek w





dziesiątej godzinie pracy, po 48 godzinach wypoczynku, rozpoczęła pracę o godzinie 06:00

#### ***Stan psychofizyczny pracowników mających wpływ na zaistnienie wypadku:***

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

Przeprowadzono badania stanu trzeźwości pracowników kolejowych związanych z wypadkiem i nie stwierdzono alkoholu w wydychanym powietrzu u żadnego z kontrolowanych /str. 95-106 aktu /.

#### ***Warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy:***

Warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy mogły mieć związek przyczynowy z wypadkiem. Widoczność toru szlakowego ze stanowiska dróżnika przejazdowego ograniczona jest od strony Konopek przez wiatę znajdującą się na pierwszym peronie oraz słupy sieci trakcyjnej z w/w kierunku, widoczność czoła zbliżającego się pociągu pogarsza się gdy na peronie przy torze nr.1 znajdują się podróżni oczekujący na pociąg.

Utrudniona widoczność urządzeń rogatkowych ze stanowiska maszynisty z powodu znajdującej się w sąsiedztwie przejazdu wiaty peronowej.

#### ***Opis przeprowadzonych wystuchań***

Zgodnie z zeznaniami naocznych świadków wypadku pojazd drogowy nadjechał z lewej strony jadącego pociągu i nie zatrzymując się wjechał na przejazd przy otwartych rogatkach pod nadjeżdżający pociąg ekspresowy numer 3513. Działania podjęte przez maszynistę pociągu (dawanie sygnału "bacność" i włączenie nagłego hamowania) nie pozwoliły na uniknięcie wypadku. Zeznania maszynisty pociągu odnośnie miejsca pobytu dróżniczki przejazdowej przy rogatkach przejazdowych w chwili wypadku zostały zakwestionowane przez kilkoro niezależnych świadków.

#### ***Stan budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:***

Przejazd kategorii „A” z zabudowaną sygnalizacją SPM - 1

Widoczność przejazdu z drogi strona lewa 100 m ; prawa 200 m, przekrój podłużny przejazdu 0, 00 procent na długości 13,41m.

Pochylenie drogi na dojeździe do przejazdu z lewej strony 1 %; z prawej 0% szerokość korony na przejeździe 9,0 m, szerokość jezdni na przejeździe 7,0 m.

Długość odcinka prostego z każdej strony drogi 20 metrów.



Kąt skrzyżowania 90°.

Ogólna długość przejazdu 13,41m /str.333 aktu/.

Oznakowanie przejazdu: A-9, G-1a,G-1b,G-1c, G-2, /str.334 aktu/.

Wskaźnik W 6a tor nr 1 i 2 km 127,162 i tor nr1 i 2 w km 128,602

Ogrodzenie przejazdu: pacholki betonowe. /str. 336 aktu/.

Sygnalizatory drogowe: FHZ 200 szt.2 /str. 337 aktu/.

Przejazd częściowo w wykopie, odkłady ziemi /str.338 aktu/.

Kontrola drogowa z dnia 03.09.2007r numer protokołu IZDKN 3-65/2007-  
usterki : tor numer 2-a – uszkodzone 2-ie płyty wewnętrzne skrajne ; strona lewa  
dla kierunku nieparzystego krzaki i chwasty ( str.483 – 484 ). Usterki związane  
z wycięciem krzaków i chwastów zostały usunięte przez ISE Działdowo.  
Odnosnie wymiany płyt na przejeździe ISE wystąpił pismem numer ISE1d- 733-  
34/2007 do IZ Olsztyn o zakup płyt przejazdowych CBP

Kontrola utrzymania obiektu budowlanego protokół numer IZATA-2-85/2007 z  
dnia 16.07.2007 bez usterek i bez załoceń

Kontrola diagnostyczna badania urządzeń srk dnia 16.07.2007 protokół numer  
IZATA-2-88/2007 bez usterek i bez załoceń

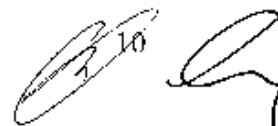
Kontrola diagnostyczna urządzeń srk po zaistniałym wypadku – 11.06.2008 -  
załoeczenia pokontrolne - brak.

W dniu wypadku krzaki i chwasty rosące poza terenem kolejowym przy torze  
nr.2 uniemożliwiały widzialność przez kierowcę samochodu zbliżającego się do  
przejazdu od strony ulicy Szreńskiej czola pociągu zbliżającego się po torze nr  
1. Natomiast jadąc od rogatki do toru nr 2 widoczność pociągu jadącego po  
torze nr 1 była bardzo dobra umożliwiając kierowcy podjęcie decyzji  
zatrzymania pojazdu na torze nr 2 nie doprowadzając do kolizji.

## **II. ANALIZA I WNIOSKI**

*Odniesienie się do wcześniejszych wypadków zaistniałych w podobnych  
okolicznościach:*

Wypadków na przejeździe w okresie ostatnich 5 lat nie było. W dniu 1.03.2008  
roku miało miejsce wydarzenie polegające na nie zamknięciu rogatek  
przejazdowych dla jadącego pociągu 53100 od strony Mławy. W wyniku  
prawidłowej reakcji i obserwacji szlaku przez dróżnika przejazdowego panią  
Lewicką rogatki przejazdowe zostały zamknięte bezpośrednio przed  
najeżdżającym pociągiem i nie doszło do wypadku. Pociąg zatrzymał się  
dwoma wagonami na przejeździe. Przeprowadzone postępowanie wyjaśniające  
ustaliło, że przyczyną tego zdarzenia było niepowiadomienie dróżnika  
przejazdowego przez dyżurnego ruchu stacji Mława. W wyniku tego dyżurna  
ruchu została odsunięta o wykonywania czynności związanych z  
bezpieczeństwem ruchu pociągów i nie pracuje do dnia dzisiejszego



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

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

1. W dniu 09.06.2008 pod jadący po torze numer 1 od strony stacji Konopki pociąg ekspresowy numer 3513 relacji Kraków - Gdynia prowadzony lokomotywą EP 07-372 z Intercity Zakład Północny w Gdyni kabiną „B” przez maszynistę Pana Grzegorza Wołkowicza z Zakładu Taboru w Gdyni wjechał na przejeździe kategorii „A” w kilometrze 127,882 przy otwartych rogatekach przejazdowych pojazd drogowy – samochód osobowy marki Toyota Camry

2. Ruch pociągów na szlaku Konopki - Mława prowadzony był na podstawie prawidłowo działającej jednokierunkowej półsamoczynnej blokady liniowej na linii dwutorowej

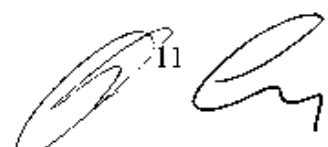
3. Zgodnie z zeznaniami naocznych świadków wypadku pojazd drogowy nadjechał z lewej strony jadącego pociągu i nie zatrzymując się wjechał na przejazd przy otwartych rogatekach pod nadjeżdżający pociąg ekspresowy numer 3513. Działania podjęte przez maszynistę pociągu (dawanie sygnału "baczość" i włączenie nagłego hamowania, które zadziało w momencie kolizji), nie pozwoliły na uniknięcie wypadku. Zeznania maszynisty pociągu odnośnie miejsca pobytu dróżniczki przejazdowej przy rogatekach przejazdowych i kierowania ruchem na przejeździe w chwili wypadku zostały zakwestionowane przez kilkoro niezależnych świadków. Ustalono że dróżnik był w pomieszczeniu i nie podawał sygnałów.

4. Na przejeździe kategorii „A” w kilometrze 127,882 urządzenia rogatkowe typu JEGD 5001 działały prawidłowo. Urządzenia rogatkowe dodatkowo wyposażone w sygnalizację SPM-1

5. System urządzeń rogatkowych typu JEGD 5001 z sygnalizacją SPM-1 został zaprojektowany prawidłowo zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33 z roku 1996 poz. 144 z późniejszymi zmianami) i obowiązującymi dokumentami normatywnymi oraz wymaganiami i wytycznymi.

Urządzenia rogatkowe typu JEGD 5001 z sygnalizacją SPM-1 na przejeździe w km 127,882 linii 009 Warszawa- Gdańsk zostały zainstalowane prawidłowo,

11



były prawidłowo utrzymywane i działają zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową

Pomost przejazdu zbudowany z płyt żelbetowych typu CBP w stanie dobrym, dojazd bitumiczny w stanie dobrym.

Tor położony na krzywej przejściowej od km. 127,876 i dalej na łuku o promieniu  $R=1640m$ . Tor szlakowy numer 1 bezстыkowy, nawierzchnia: szyny S49, podkłady betonowe INBK7 przytwierdzenie typu K podsypka tłuczniowa w stanie ogólnie dobrym.

Ostatnie badania diagnostyczne torów na linii numer 009 przeprowadzono w dniu 03.09.2007

Ogólna ocena dobra - wymienić płyty do końca III kwartału 2008 roku ze zmianą na UTC

6. Prędkość rozkładowa dla pociągu 3513 na szlaku Konopki - Mława według wewnętrznego rozkładu jazdy wynosiła 120 km/h, a prędkość w momencie zderzenia z pojazdem drogowym wynosiła 115 km/h.

7. Komisja nie jest w stanie jednoznacznie ustalić okoliczności niezamknięcia rogatek przejazdowych. W zgromadzonym materiale brak jednoznacznych przesłanek czy przyczyną niezamknięcia rogatek było niepowiadomienie dróżnika Pani Ewy Lewickiej o wyprawieniu pociągu przez dyżurnego ruchu ze stacji Konopki Pana Michała Sarnowskiego czy też zaniedbanie dróżnika przejazdowego. Zapis w dzienniku ruchu R146 mówi, iż powiadomienie zostało przez dyżurnego ruchu wykonane. Brak jest dowodu potwierdzającego godzinę dokonania wpisu. W dzienniku pracy R49 dróżnika przejazdowego brak takiego zapisu. Na szlaku Konopki – Mława jest tylko jeden przejazd strzeżony, komisja nie mogła skonfrontować prawdziwości zeznań z zapisami na innych posterunkach ponieważ dyżurny ruchu na st. Mława nie posiada rejestratora wywołania dróżnika przejazdowego przez dyżurnego ruchu stacji Konopki (rejestrator nie jest wymagany przepisami).

Komisja nie była w stanie stwierdzić, która z dwóch prawdopodobnych przyczyn była pierwotną przyczyną wypadku – dróżniczka przejazdowa i dyżurny ruchu stacji Konopki złożyli zeznania sprzeczne, brak jest świadków mogących jedną z wersji obalić. Jednak zeznanie dróżniczki przejazdowej Pani Ewy Lewickiej we wszystkich innych elementach (miejsca pobytu w chwili wypadku, zachowania, położenia rogatek) zostało w całości potwierdzone przez postronnych świadków.

#### **Określenie przyczyny wypadku i kategorii wypadku:**

##### **Pierwotna:**

Niewłaściwa obserwacja szlaku przez dróżnika przejazdowego (§11 ust. 1 Instrukcji obsługi przejazdów kolejowych Ir7) - nie powiadomienie dróżnika o



wyprawieniu pociągu nie zwalnia dróżnika przejazdowego od właściwej obserwacji szlaku i reakcji na zbliżające się do przejazdu pojazdy kolejowe.

**Bezpośrednia:**

Bezpośrednią przyczyną poważnego wypadku było nie zamknięcie rogatek przejazdowych na przejeździe kategorii „A” przed nadjeżdżającym pociągiem ekspresowym 3513 w wyniku czego nastąpiło najechanie pociągu na pojazd drogowy.

**Pośrednia:**

Niewłaściwa ocena sytuacji i niewystarczająca reakcja maszynisty, gdy zauważył otwarte rogatki przejazdowe (§ 83 ust. 22 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir1).

Niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym przy zbliżaniu się do i przejeździe przez przejazd kolejowy (art. 28.1 i 28.2 Prawa o ruchu drogowym).

**Inne przyczyny:**

Warunki ergonomiczne stanowiska pracy dróżnika przejazdowego utrudniają widoczność czoła zbliżającego się pociągu po torze nr.1, uniemożliwiając właściwą reakcję dróżnika w odpowiednim czasie, gdy zbliża się pociąg i jest brak zgłoszenia z posterunków zapowiadawczych stacji Mława i Konopki o wyjeździe pociągu.

**Systemowa:**

Brak

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

Krzewy i chwasty rosnące przy torze numer 2 poza terenem kolejowym ograniczają widoczność ustaloną w metryce przejazdowej, co jest istotne w sytuacji nieprawidłowego położenia rogatek przejazdowych (uszkodzenie lub brak obsługi) ze względu na ograniczenie widoczności czoła pociągu kierowcy pojazdu drogowego.

**Kategoria wypadku:**

Komisja zakwalifikowała wypadek do kategorii **A 18.**

**Wnioski i zalecenia:**

Miejsce :

1. Na terenie Zakładu Linii Kolejowych w odstępie od postanowień instrukcji R1 wprowadzono zasadę powiadamiania dróżników przejazdowych o każdym pociągu poprzez wywołanie każdego z nich i przekazanie telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu lub pojazdu kolejowego. Ponadto po zaistniałym wypadku na szlaku KONOPKI – MŁAWA wprowadzono obowiązek podawania godziny otrzymania powiadomienia o odjeździe pociągu przez dróżnika przejazdowego, który podaje czas otrzymania informacji dyżurnemu ruchu ( czas ten notują dróżnik przejazdowy i dyżurny ruchu).
2. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie opracuje biuletyn informacyjny na temat wypadku kategorii A18 i roześle do zainteresowanych zakładów wchodzących w skład grupy PKP, przewoźników kolejowych, z którymi zawarto umowy o udostępnianie tras i PKBWK.
3. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie wystąpi z wnioskiem inwestycyjnym do IR Gdańsk o zabudowę urządzeń sygnalizacji zbliżania pociągów na przejeździe w km 127,882 linii numer 009
4. Prowadzona modernizacja linii kolejowej numer 009 przewiduje budowę wiaduktu do 2010 roku

Komisja kolejowa:

Przewodniczący

Andrzej Gniwek

data. 4.12.2008

Członkowie:

Marek Cwikliński

data. 04.12.2008

Wiesław Grudziński

data. 4.12.2008

Krzysztof Sztomberski

data. 4.12.2008

Jacek Domański

data. 04.12.2008

Piotr Siemianowski

data. 04.12.2008.