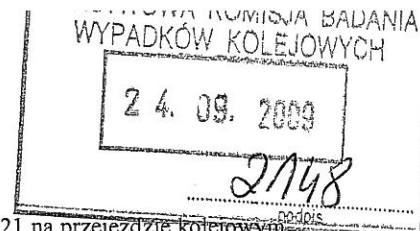


ZTS
GL
PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH



sporządzony w dniu 23.09.2009r. w Koszalinie, w związku ze zdarzeniem kat. A 21 na przejeździe kolejowym kategorii „D” w km 65.781, zaistniałym w dniu 06.04.2009r. o godz. 14.50, szlak Białogard - Karlino w torze nr 1 linii nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg, obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK w Koszalinie, jednostka podległa zarządcy infrastruktury - Sekcja Eksploatacji Białogard, przez komisję zakładową w składzie:

1. Janusz Kozioł - przewodniczący – zakład pracy PKP PLK S.A. Koszalin, stanowisko – kontroler ds. drogowych.
2. Krzysztof Graboń – zakład pracy PKP PLK S.A. Koszalin, stanowisko – kontroler ds. ruchu.
3. Zbigniew Gielnik – zakład pracy Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Szczecinie – kontroler taboru.
4. Leszek Wawszczak – EZ Szczecin, za-ca naczelnika EZSZ Białogard

Protokół sporządzono przy udziale Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pana Tadeusza Rysia i Sekretarza Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, pana Rafała Leśniowskiego.

Przewodniczący komisji powołany decyzją właściwego dyrektora zarządcy infrastruktury nr IZES2 – 732 – 03/09 z dnia 07.04.2009 r.

Przebieg pracy komisji:

- 1/ Posiedzenie komisji kolejowej w dniu 06.05.2009 r. przy udziale Przewodniczącego PKBWK Pana Tadeusza Rysia i Sekretarza PKBWK Pana Rafała Leśniowskiego.
- 2/ Posiedzenie komisji kolejowej w dniu 21.05.2009 r. przy udziale Członka Stałego PKBWK Pana Andrzeja Gniwka.
- 3/ Posiedzenie komisji kolejowej w dniu 16.06.2009 r.
- 4/ Praca komisji w dniach 17-20.09.2009 r. przy sporządzaniu aktu postępowania z wypadku oraz sporządzeniu projektu protokołu ustaleń końcowych.
- 5/ Posiedzenie komisji kolejowej w dniu 26.08.2009 r. przy udziale Przewodniczącego PKBWK Pana Tadeusza Rysia i Sekretarza PKBWK Pana Rafała Leśniowskiego, st. kontrolera IBR – Szczecin Pana Romana Girera i z-cy dyrektora IZ – Koszalin Pana Czesława Rosy.
- 6/ Praca komisji kolejowej w dniu 31.08.2009 r. przy sporządzaniu protokołu ustaleń końcowych wg zaleceń Przewodniczącego PKBWK .

I. OPIS MIEJSCA ZDARZENIA STWIERDZONY PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ:

1. Człon „ra” EN57-975 wykoleił się i zatrzymał prostopadle do osi toru w km 65.732 w odległości 0.86 m od skrajnej szyny z lewej strony toru. Pierwsze ślady wykolejenia znajdują się w km 65.765 na lewym toku szynowym i na lewej zewnętrznej płycie przejazdowej. Człon „ra” całkowicie zniszczony – kabina maszynisty rozbita, ślad uderzenia z lewej strony patrząc w kierunku jazdy na wysokości bocznego okna kabiny maszynisty, drzwi przedziału służbowego wyrwane, za pierwszymi drzwiami pudło na całej długości powyginane i wybite szyby. W końcowej części wagonu na wysokości 3 okna od końca wbita w wagon naczepa razem ze złamanym słupem energetycznym linii LPN i połamanym pantografem z członu „ra”. Wewnątrz wyrzuszona podłoga, ściany, sufit, podłoga zdeformowane. Obok wagonu w odległości 5 m z prawej strony wagonu leży wyrwany pierwszy wózek ezt, drugi wózek wyrwany z czopa znajduje się częściowo pod wagonem. Zmiażdżona i spalona kabina ciągnika siodłowego leży po lewej stronie toru w km 65.759, w odległości 4.5 m od skrajnej szyny. W kabinie znajdują się spalone zwłoki kierowcy. Rozbity silnik leży w km 65.752 w odległości 3.5 m od skrajnej szyny i zniszczone podwozie ciągnika leży w km 65.746 w odległości 2.5 m od skrajnej szyny. Pozostałe człony ezt stoją na torze w km 65.627 (czoło oderwanej części). Narożnik wagonu „s” na połączeniu ostojnicy z czołownicą nieznacznie wgięty do środka.

Zerwana sieć trakcyjna w lokatach od 65-18 do 65-13, w km 65.639 – 65,976. Ścięty słup trakcyjny nr 65-15 w km 65.771.
Zgięty i uszkodzony metalowy słup trakcyjny nr 65-14. Ścięty betonowy słup linii LPN
W obrębie przejazdu i w odległości do 50 m wypalona trawa i krzewy

2. Urządzenia srk, sygnalizatory i ich wskazania (typ, rodzaj): **nie dotyczy.**

3. Tory, rozjazdy, budowle inżynierskie (rok zabudowania, typ, rodzaj przytwierdzenia, parametry toru, parametry torowiska, ostatnie pomiary (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):

A. Tor kolejowy:

- rodzaj toru – bezстыkowy, na przejeździe tor klasyczny;
- typu szyn - S49;
- producent szyn – TZ (Trzynietz);
- rok produkcji szyn – 1964;
- rok wbudowania szyn – 2007;
- rodzaj szyn – niehartowane;
- typ podkładów – IB i IIB;
- rok produkcji podkładów – 2006;
- rok wbudowania podkładów – 2007;
- rodzaj podsypki – tłuczeń, grubość 0,25m;
- przytwierdzenie – typu K;
- naprawa główna – 30.03.2009 r;

B. Położenie toru:

- tor na przejeździe położony na prostej o długości d=400m,
- pochylenie toru – wzniesienie 2,5‰ na długości 250m, zgodnie z kierunkiem kilometracji linii.

C. Badania techniczne i pomiary diagnostyczne toru:

- ostatnie badanie techniczne toru – 31.03.2009r., bez zaleceń
- ostatni pomiar wagonem EM – 120 – 04.09.2008r.- zalecenie - podbić tor podbijarką torową, zalecenie wykonano
- ostatnia kontrola widzialności na przejeździe – 28-29.09.2008r. – zalecenie - wypoziomować płyty przejazdowe i wymienić jedną płytę strona lewa, poprawić mocowanie szyn do podkładów;
- Usterki zostały usunięte - protokół nr ISE-51/49/08 z dnia 08.10.2008 r.

4. Pojazdy kolejowe i ich urządzenia (właściciel/dzierżawca, stacja/zakład macierzysty, świadectwo sprawności technicznej, data REV, PO, PK):

POJAZD KOLEJOWY Z NAPĘDEM EN57 - 975

- 1) - właściciel - Wielkopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Poznaniu,
 - świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – nr T/99/0109 wystawione przez Głównego Inspektora Kolejnictwa Bolesława Musiała w dniu 27.12.1999r.;
 - świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – nr PBU4-794/2008, elektryczny zespół trakcyjny typ 5B 6B 5B, rok budowy 1973 ważne na przebieg do 400000km, wystawił komisarz odbiorczy Krzysztof Sikorski;
 - naprawa okresowa została wykonana w dniu 11.05.2006 r. w ZNTK Mińsk Mazowiecki.,

- przegląd okresowy został wykonany w dniu 06.04.2009r. w PR Szczecin, PRST Kołobrzeg
- przegląd kontrolny został wykonany w dniu 04.04.2009 r. w PR Poznań
- stan licznika prędkościomierza w chwili wypadku – 249312km;
- hamulec – sprawny,
- hamulec ręczny – sprawny
- rodzaj hamulca – pneumatyczny i elektropneumatyczny, klockowy
- nastawienie hamulca – szybko działający.
- podczas odjazdu ze stacji Karlino pociąg osygnalizowany prawidłowo, tj. sygnałami Pc1 (trzy białe światła na czole pociągu) i Pc5 (dwa światła czerwone ciągle z tyłu pociągu). Ze względu na uszkodzenia (rozbity przód ezt) nie można było ustalić sygnałów Pc1 w czasie wypadku, sygnał Pc5 wyłączony w wyniku uszkodzeń pojazdu.
- sygnału dźwiękowego nie sprawdzono ze względu na uszkodzenia ezt

5. Sieć trakcyjna (ostatni przegląd - kto dokonał, zalecenia diagnostyczne): **wrzesień 2008 r., EZSZ Białogard, bez zaleceń**

6. Urządzenia elektroenergetyczne, hamulce torowe i inne: **nie dotyczy**

7. Urządzenia łączności przewodowej i radiowej (ostatni przegląd (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):

dnia 06.04.2009r. w PR Szczecin, PRST Kołobrzeg wykonano przegląd okresowy urządzenia Radio-Stop- sprawny.

8. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.):

- zamknięcie i otwarcie toru szlakowego Białogard - Karlino – dzienniki ruchu R-146 stacji Białogard i Karlino;
- powiadomienie Policji, Straży Pożarnej i Pogotowia Ratunkowego w Białogardzie, dyspozytorów w Szczecinie i Koszalinie, naczelnika ISE w Białogardzie – dziennik telefoniczny R – 138;
- zapisy o przyjęciu EN57- 975 na stacji Kołobrzeg., o sprawdzeniu radio-łączności, czuwaka, SHP i hamulców - książka pokładowa pojazdu z napędem.

9. Przejazd kolejowy kategorii (wg metryki): **"D"**

- a) typ urządzeń s.s.p.; sygnalizacja świetlna; - **nie dotyczy**
- b) sygnalizacja dźwiękowa - **nie dotyczy**
- c) **widoczność** czoła pojazdu kolejowego ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym mierzona z wysokości 1÷1,2 m nad osią pasa ruchu drogi:

z 5 m wymagana widoczność: /Strona prawa przejazdu, kierunek jazdy pociągu – parzysty/	550 m	Widoczność rzeczywista:	1200 m
z 10 m wymagana widoczność: /Strona prawa przejazdu, kierunek jazdy pociągu – parzysty/	550 m	Widoczność rzeczywista:	900 m
z 20 m wymagana widoczność: /Strona prawa przejazdu, kierunek jazdy pociągu – parzysty/	360 m	Widoczność rzeczywista:	200 m

d) kąt skrzyżowania (oś drogi z osią toru) **86°**

e) pochylenie - **wzniesienie 2,5‰ na długości 250m** /zgodnie widoczność kierunkiem kilometracji/.

f) widoczność przejazdu z drogi kołowej dot. przejazdów zabudowanych lub modernizowanych po 15.01.1999 r., **nie dotyczy** - zbudowany przed 15.01.1999r.

g) widoczność przejazdu z drogi kołowej /widoczność główki szyny/- dot. przejazdów zabudowanych lub modernizowanych po dniu 15.01.1999r. **nie dotyczy** – zbudowany przed 15.01.1999r.

h) osygnalizowanie przejazdu od strony toru: **W6a z obu kierunków,**

i) osygnalizowanie przejazdu od strony drogi: lewa i prawa **A-10,G-1abcdef,G-3 po obu stronach drogi,B-20 po obu stronach drogi, G-2, P – 12 P – 4 i P – 3, na dojazdach do przejazdu znajdują się progi zwalniające .**

j) usytuowanie reklam /bilbordów/ w odległości mniejszej niż 20m - **nie ma reklam w odległości mniejszej niż 20m.**

k) stan oświetlenia przejazdu: **brak oświetlenia na przejeździe.**

l) data ostatniego badania przejazdu (kto dokonał) i wydane zalecenia:

28-29.09.2008r. – inspektor diagnosta Franciszek Stapurewicz

zalecenie - wypoziomować płyty przejazdowe i wymienić jedną płytę strona lewa, poprawić mocowanie szyn do podkładów;

Usterki zostały usunięte - protokół nr ISE-51/49/08 z dnia 08.10.2008 r.

m) natężenie ruchu drogowego **2571**, natężenie ruchu kolejowego: **25**, iloczyn ruchu **77130** (dane z 27.04.2009 r.)

10. Dane o pociągu:

a) numer pociągu: 87444, rodzaj pociągu - ROPJr, przewoźnik PR Szczecin

b) relacja: Kołobrzeg – Poznań Główny, seria i nr taboru trakcyjnego EN57 - 975

c) prędkość rozkładowa pociągu **90km/h**, prędkość rzeczywista **88 km/h**

d) prędkość składu manewrowego wg Reg. Techn. Stacji **nie dotyczy**, prędkość rzeczywista **nie dotyczy**

e) ładunek: **nie dotyczy**

f) oznaczenia na tablicy identyfikacyjnej z wagonu przewożącego towar niebezpieczny: **nie dotyczy**

g) numer nalepki ostrzegawczej (wg. RID): **nie dotyczy**

h) długość pociągu w metrach: **64m** – 1 ez

i) masa ogólna pociągu: **138 T**

j) masa hamująca wymagana pociągu **130 T**, masa hamująca rzeczywista **130 T**

k) procent masy hamującej wymaganej pociągu **94**, procent masy hamującej rzeczywistej **94**.

l) wag. z hamulcem wyłączonym: **nie dotyczy**

m) szybkodziałające

n) miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca: **Kołobrzeg, dnia 06.04.2009r.**

o) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:

p) miejsce ostatniej próby uproszczonej: **Kołobrzeg (peron), kierownik pociągu-**

r) pociąg osygnalizowany zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ie1 sygnałem Pc1 i Pc5.

11. Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie: nie było.

12. 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	PR Szczecin	trzeźwy	06.04.2009r. godz. 05.11	14 godziny 35 minut
	Kierownik pociągu	PR Szczecin	trzeźwy	06.04.2009r. godz. 11.20	22 godziny 45 minut
	Konduktor	PR Szczecin	trzeźwa	06.04.2009r. godz. 11.20	19 godzin 39 minuty

13. Inne osoby mające związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Stan trzeźwości	Miejsce zamieszkania
	Kierowca samochodu	Zginął na miejscu wypadku. Policja zleciła przeprowadzenie badań biologicznych.	

II. STAN POGODY:

pora dnia	dzień	zachmurzenie	słonecznie
opady	nie było	Temperatura	12° C
widoczność	1000 m	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 powiadom.	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego
Dyżurny ruchu	15.00	Dyspozytura IZ Koszalin i IRDE Szczecin, naczelnik sekcji Białogard, policja i pogotowie ratunkowe.	w IZ Koszalin
2/ kierownik pociągu	14.51	Straż Pożarna i dyspozytor zakładowy PR – Szczecin.	Dyżurny PSP Białogard Dyspozytor PR Szczecin

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

Nazwisko i imię, stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadom.	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	Data i godz. przybycia na miejsce zdarzenia	Zakończenie pracy
Osoba nieznana z nr tel	14.52	Policja	Dyżurujący w KP Policji w Białogardzie	14.55	20.00
kierownik pociągu	14.51	Straż pożarna	Dyżurny w PSP Białogard	14.55	19.36
Osoba nieznana	14.51	Pogotowie ratunkowe	Dyspozytor Pogotowia	14.54	18.00
Dyżurujący w KP Policji w Białogardzie	14.55	Prokuratura Rejonowa w Białogardzie	Prokurator Rejonowy w Białogardzie Rafał Bajor	16.00	20.00

W akcji ratunkowej brało udział łącznie sześć Zespołów Pogotowia Ratunkowego z Białogardu, Kołobrzegu i Koszalina

Akcja ratownicza rozpoczęta dnia	06.04.2009r.	o godz.	14.55
zakończona dnia	06.04.2009r.	o godz.	18.00

Na podstawie kart zlecenia wyjazdu Pogotowia Ratunkowego

IV. SKUTKI ZDARZENIA:

1.Ofiary w ludziach	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie	1	18	24
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	-	4	2
c) użytkownicy przejazdów kolejowych	1	-	-
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	-	-	-
e) inni	-	-	-

2. Ograniczenia w ruchu pociągów				
przerwa w ruchu pociągów	od dnia, godz.	06.04.2009r. od godz. 14.51	do dnia godz.	07.04.2009r. do godz. 18.01
opóźnione pociągi osobowe	ilość pociągów	33	min. opóźnienia	1106
opóźnione pociągi towarowe	ilość pociągów	Nie było	min. opóźnienia	Nie było
komunikacja zastępcza	od dnia, godz.	06.04.09 od godz. 15.30	do dnia godz.	07.04.09 godz. 18.00
zamknięcie toru	od dnia, godz.	06.04.2009r. godz. 15.00	do dnia godz.	07.04.2009r. godz. 18.01
wyłączenie napięcia nad torem	od dnia, godz.	06.04.09 godz. 14.51	do dnia godz.	07.04.09 godz. 18.00

3. Uszkodzenia i zniszczenia		
	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
tor	Zwichrowany na długości 30 m, zniszczonych 5 podkładów drewnianych sosnowych, 1 płyta zewnętrzna na przejeździe do wymiany	Łączny koszt naprawy toru i rozjazdu wyniósł 4 708.25 zł
rozjazd	Nr 401 połamana 1 podrozjazdница, zniszczony zwrotnik latarniowy z przeciwwagą.	
urządzenia srk	Nie dotyczy	-
elementy sieci trakcyjnej	Zerwana sieć trakcyjna w lokatach od 65-18 do 65-13, w km 65.639 – 65.976. Ścięty słup trakcyjny metalowy nr 65-15 w km 65.771. Zgięty i uszkodzony metalowy słup trakcyjny nr 65-14. Ścięty słup betonowy Linii Potrzeb Nietrakcyjnych.	53 944,79 zł
pojazdy trakcyjne EN57 975	Zniszczone człony „ra” i „s” do kasacji	30 806,58 zł
wagony towarowe	-	-
przewożony ładunek	-	-
środowisko	-	-
bagaż podróжных	-	-
Inne	Komunikacja zastępcza	2 589.72 zł
inne	IZ – Koszalin, straty eksploatacyjne	8 848,00 zł
Inne	Koszty usuwania skutków wypadku przez pomoc drogową	21 693.50 zł
inne	- Całkowitemu zniszczeniu uległ samochód ciężarowy marki Iveco nr rejestracyjny WL 36639 z naczepą nr rejestracyjny PZ 1279C zostały zniszczone	-

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,

Na wniosek Przewodniczącego PKBWK z dnia 9.04.2009 r. w odstępie od postanowień załącznika 2 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. z późniejszymi zmianami (Dz. U. Nr 33 z dnia 20 marca 1996 r. poz. 144), Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie wystąpił do Zarządcy Dróg Wojewódzkich w Koszalinie o dokonanie aktualnych pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe. Jednocześnie prowadzona była korespondencja pomiędzy Urzędem Miasta w Białogardzie i Starostwem Powiatowym w Białogardzie a Zakładem Linii Kolejowych w Koszalinie w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejeździe w km 65.781. W wyniku podjętych działań dokonano komisijnego przekwalifikowania przejazdu do kategorii „B”. Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie wystąpił do Oddziału Regionalnego w Szczecinie z prośbą o wszczęcie starań uzyskania środków na zabudowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji świetlnej z półrogatkami oraz wystąpił do Starostwa Powiatu Białogard i Burmistrza Miasta Białogard o partycypację w kosztach zabudowy ww. urządzeń.

b) wymagań wobec pracowników kolejowych i ich egzekwowania (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),- pracownicy kolejowi przestrzegają zasad czasu pracy, kwalifikacji zawodowych i wymogów zdrowotnych.

Pracownicy, którzy brali udział w wypadku kolejowym: maszynista pan _____, kierownik pociągu, pan Szałapak Bogdan i konduktorka pani _____ byli trzeźwi, ich czas wypoczynku był zgodny z zasadami kodeksu pracy, posiadali wymagane kwalifikacje zawodowe, a także w/w pracownicy spełniają wymogi zdrowotne:

- maszynista _____ posiada prawo kierowania pojazdem kolejowym nr _____ wydane dnia _____, egzamin kwalifikacyjny złożył dnia _____ /nr świadectwa _____ złożył egzaminy: - okresowy w dniu _____, posiada znajomość odcinków linii _____

kolejowych (nr wydanej kontrolki), ostatnia jazda na tym szlaku – Czas
wypoczynku – 14 godzin 35 minut.

- **kierownik pociągu** , złożył egzaminy: - kwalifikacyjny w dniu ,
autoryzacyjny w dniu , posiada znajomość odcinków linii kolejowych (rejestr egzaminów, w
części autoryzacja) - pouczenia okresowe w dniu , badania okresowe w dniu ,
badania psychotechniczne – 18 . Czas wypoczynku 22 godziny 45 minut.

- **konduktorka** , złożyła egzaminy: - ścisły na stanowisko młodszego referenta służby
techniczno-ruchowej w dniach , okresowy w dniu - pouczenia okresowe
w dniu , badania okresowe w dniu , Czas wypoczynku 19 godzin 39 minut.

c) procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników – nie dotyczy

d) obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w
zdarzeniu - prawidłowa współpraca na zasadach określonych KPK, Rozp. MT z dnia 30.04.2007r. (DU nr 89 poz.
593 z 21.05.2007r.), Instrukcją Ir-8 oraz Regulaminem udostępniania tras 2008/2009.

2. Wysłuchania osób związanych ze zdarzeniem i ich podsumowanie;

przesłuchano:

a) drużyna pociągowa

- maszynista –

- kierownik pociągu –

- konduktor –

b) pracownicy kolejowi PR Szczecin będący w pracy

- Hryniewicz Jan – maszynista, Karmelita Lech – naczelnik sekcji PSSP Kołobrzeg, Masiukiewicz-
Goworek Alicja – zastępca naczelnika sekcji PRSP Kołobrzeg

c) 56 świadków wypadku

Na podstawie wysłuchań ww. osób wynika, że przyczynił się do powstania wypadku kierowca ciągnika siodłowego
marki Iveco nr rejestracyjny WL 36639 z naczepą nr rejestracyjny PZ 1279C pan . Kierowca
jechał z prędkością około 70-90 km/h i zbliżając się do przejazdu nie zwalniał prędkości, nie zatrzymał się przed
znakiem B-20 „STOP” i linią bezwzględnego zatrzymania P-12. Na wniosek policji zostały przeprowadzone
badania chemiczno toksykologiczne materiału biologicznego ze zwłok kierowcy. W wyniku przeprowadzonego
badania nie stwierdzono obecności związków organicznych pochodzenia egzogenego o potencjalnym działaniu
farmakologicznym czy psychotropowym.

posiadał prawo jazdy kat.B,C,BE,CE nr wydane przez Starosta
dnia .

Polisa OC ciągnika siodłowego marki „Iveco” nr rej WL 36639 – PZU SA nr LMC 01006400

Polisa naczepy nr rej PZ 1279C – Compensa nr 2206/3111091

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

a) systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń

przejazd od strony toru osygnalizowany prawidłowo;

W trakcie prac komisji ustalono, że przejazd na którym doszło do zdarzenia jest niewłaściwie zakwalifikowany
do kategorii „D”. Zgodnie z wcześniejszymi pomiarami natężenia ruchu pojazdów drogowych
przeprowadzonych w 2005 r. / otrzymaną przez IZ – Koszalin 11.12.2006 r./, przejazd powinien być
zakwalifikowany do kat. „B”. W dniu wypadku przejazd był właściwie osygnalizowany od strony toru
kolejowego, a także od strony drogi kołowej. Znaki drogowe pionowe A 10, G 1abcdef, G 3, G 2, B 20, były
ustawione prawidłowo po obu stronach przejazdu. Ze względu na ukształtowanie drogi w łuku kołowym przed
przejazdem, a także ze względu na to aby nie ograniczać prędkości pociągów oraz po wypadku w drugiej
połowie lat 80 – tych ubiegłego wieku, / na podstawie wysłuchania pracownika biorącego udział w pracach

komisji wypadkowej / Zarządca Drogi dodatkowo ustawił znaki A 10 i G 1def po lewej stronie drogi i wprowadzono malowanie czoła wszystkich lokomotyw na kolor żółty. Po wystąpieniu Sekcji Eksploatacji w Białogardzie do Zarządcy Drogi i Komendy Powiatowej Policji w Białogardzie z dnia 07.03.2003 r. zabudowano na nawierzchni drogi na dojazdach do przejazdu z obu jego stron po 5 termoplastów „mających w szczególności sposób ostrzegać kierowców o fakcie zbliżania się do przejazdu kolejowego. Po zabudowaniu ww. termoplastów od 19.02.2005 r. nie wystąpiły wypadki na tym przejeździe. Również znaki poziome: linia bezwzględnego zatrzymania P12 i linia P4, były właściwie naniesione na nawierzchni drogi.

Trójkąty widzialności na przejeździe były zgodne z wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Nr 144 z dnia 26.02.1996 r.

Komisja Kolejowa uznała, że IZ Koszalin spełnił wszystkie wymagania w zakresie właściwego zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na tym przejeździe, a bezpośrednią przyczyną wypadku było nie zastosowanie się kierowcy do obowiązujących przepisów ruchu drogowego zawartych w art. 28 pkt 1 Kodeksu Drogowego.

Dlatego niewłaściwe zakwalifikowanie przejazdu w km 65.781 do kategorii „D”, nie pozostaje w związku przyczynowym ze zdarzeniem i nie można tego faktu przypisać do przyczyn pośrednich.

b) zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z poj. kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu np. EBILOK, OSA); - nie dotyczy

c) toru i rozjazdów

stan techniczny toru, jego utrzymanie oraz przeprowadzane badania techniczne pozostałych parametrów były zgodnie z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury.

d) pozostałych elementów infrastruktury kolejowej – nie miały związku przyczynowego z powstaniem wypadku;

e) urządzeń łączności radiowej i przewodowej - nie miały związku przyczynowego z powstaniem wypadku;

f) pojazdów kolejowych.

EZT nr EN57-975 posiadał aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz dopuszczenia do eksploatacji. Rewizje i przegląd PK i PO zostały wykonane w terminie.

4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

a) środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji – Kontroli skrzyżowań linii kolejowych z drogami w jednym poziomie dokonał inspektor diagnosta Franciszek Stapurewicz w dniach 28,29.09.2008 r.

b) wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów – między maszynistą a dyżurnym ruchu nie było

c) środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia.

Powiadomienie Policji i Pogotowia Ratunkowego w Białogardzie, a także powiadomienie dyspozytora zakładowego przez dyżurnego ruchu zostało wykonane w sposób prawidłowy.

5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:

a) czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu

wypadek miał miejsce w dziesiątej godzinie pracy maszynisty, i czwartej godzinie pracy drużyny konduktorskiej;

b) stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:

pracownicy wypoczęci, trzeźwi; wypoczynek przed służbą maszynisty wynosił 14 godz.35 min., kierownika poc. 22 godz.45 min. i konduktorki 19 godz. 39 mn; maszynista i drużyna konduktorska posiadali aktualne badania okresowe oraz psychofizyczne, dopuszczające ich do wykonywania pracy na zajmowanych stanowiskach.

c) warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem

warunki pracy maszynisty i drużyny konduktorskiej nie miały wpływu na powstanie, przebieg i skutki wypadku;

d) przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy

przepisy, zasady bezpieczeństwa i higieny pracy były przestrzegane przez pracowników i nie miały związku z powstaniem wypadku, w/w brali udział w pouczeniach okresowych w przepisowych terminach.

VI USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ

1. Odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach:

Na tym przejeździe zaistniały wypadki wg posiadanej dokumentacji:

- 26.03.1993 r. najechanie pociągu na samochód „VW Golf” nr rej. PWC 9238 – wypadek śmiertelny;
- 18.07.1995 r. najechanie pociągu na samochód „Renault” nr rej. BOG 173 – wypadek śmiertelny;
- 22.07.2002 r. najechanie pociągu na samochód „VW Golf” nr rej. PAU 8086 – wypadek śmiertelny;
- 06.02.2003 r. najechanie samochodu „Citroen BX 19RD” nr rej. ZBIF 128 na pociąg – wypadek śmiertelny;
- 19.02.2005 r. najechanie samochodu „Polonez Truck” nr rej. ZK 20402 na pociąg – bez ofiar;

Zdarzenie w dniu 06.04.09 r. po raz kolejny pokazuje bezmyślność kierowców samochodów, którzy nie przestrzegają postanowień przepisów artykułu 28, punkty 1 i 2 „Prawa o ruchu drogowym”, które w sposób jednoznaczny określają zasady postępowania kierowców w czasie zbliżania się oraz przejeżdżania przez przejazd kolejowy. Kierujący pojazdem drogowym przed wjechaniem na tory ma obowiązek upewnić się czy nie zbliża się pojazd szynowy oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności. W tym przypadku kierujący pojazdem drogowym powinien także zatrzymać się przed znakiem B-20 „STOP”, na wysokości linii bezwzględnej zatrzymania P-12.

2. Przebieg zdarzenia (opis dynamiki zdarzenia, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ na przebieg i skutki czynnika ludzkiego):

Dnia 06.04.2009 r. pociąg ROPJr nr 87444 relacji Kołobrzeg – Poznań Główny odjechał ze stacji Karlino planowo, tj.: o godzinie 14.45. Podczas zbliżania się do przejazdu kategorii D w km 65.781 maszynista podawał sygnał Rp1 „Baczność”. Gdy pociąg przejeżdżał przez przejazd z prędkością 88km/h, przy rozkładowej prędkości 90 km/h, na przejazd wjechał z prędkością około 70-90 km/h z lewej strony (patrząc w kierunku jazdy pociągu) ciągnik siodłowy marki „Iveco” z naczepą i uderzył w pociąg na wysokości bocznego okna kabiny maszynisty członu „ra”.

Siła uderzenia spowodowała, że człon „ra” wykoleił się i zatrzymał prostopadle do osi toru w km 65.732 w odległości 0.86 m od skrajnej szyny z lewej strony toru. Nastąpiło rozerwanie pociągu między członami „ra” i „s”. Człon „s” i „rb” zatrzymały się nie wykolejone w km 65.627 (czoło oderwanej części). Wykolejona część pociągu razem z samochodem uderzyła w słup trakcyjny nr 65.15 powodując jego ścięcie oraz dalej siłą rozpędu został ścięty betonowy słup linii LPN, który razem z zerwaną siecią trakcyjną leżały na oderwanej od ciągnika naczepie, wbitej w końcową część członu „ra” na wysokości trzeciego okna od końca członu. Człon „ra” został całkowicie zniszczony – kabina maszynisty rozbita, drzwi przedziału służbowego z lewej strony wyrwane, za pierwszymi drzwiami pudło na całej długości powyginane i wybite szyby. W wyniku naporu członów „s” i „rb” na wykolejony człon „ra”, wewnątrz członu „ra” została wybrzuszona podłoga, a ściany, sufit i podłoga zdeformowane. Wykolejenie spowodowało wyrwanie pierwszego wózka ezt, który znalazł się obok wagonu w odległości 5 m z jego prawej strony, a drugi wózek wyrwany z czopa znajdował się częściowo pod wagonem.

Iskrenienie z zerwanej sieci trakcyjnej i LPN spowodowało zapalenie się rozlanego paliwa z rozbitego samochodu.

Została zmiążdżona i spalona kabina ciągnika siodłowego, która leżała po lewej stronie toru w km 65.759, w odległości 4.5 m od skrajnej szyny. W obrębie przejazdu i w odległości do 50 m została wypalona trawa i krzewy. Została zerwana sieć trakcyjna w lokatach od 65.18 do 65.13, w km 65.639 – 65.976.

Opinia biegłego sądowego do spraw wypadków komunikacyjnych o przebiegu wypadku zostanie dołączona do protokołu po otrzymaniu z Komendy Powiatowej Policji w Białogardzie.

3. Przyczyny zdarzenia:

- a) **bezpośrednia:** nie udzielenie pierwszeństwa dla pociągu przez kierowcę samochodu - wjazd samochodu na przejazd bezpośrednio na przejeżdżający pociąg;
- b) **pierwotna:** nie zatrzymanie się samochodu przed znakiem B-20 „STOP” i linią bezwzględnego zatrzymania P-12;
- c) **pośrednie:** nie zachowanie szczególnej ostrożności przez kierowcę samochodu podczas zbliżania się i przejeżdżania przez przejazd kolejowy
- d) **systemowe:** nie było.

4. Kategoria zdarzenia: A-21

5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia:

nie stwierdzono.

VII. ŚRODKI ZARADCZE (zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków):

Na wniosek przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z dnia 09.04.09 r., w odstępie od postanowień załącznika 2 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. z późniejszymi zmianami (Dz. U. Nr 33 z dnia 20 marca 1996 r. poz. 144), zarządca drogi dokonał ponownego pomiaru natężenia ruchu drogowego na przejeździe w dniu 27.04.2009 r. oraz dokonano komisyjnego przekwalifikowania przejazdu do kategorii „B”. Do czasu zabudowy urządzeń ssp z półrogatkami wprowadzono dodatkowo ograniczenie prędkości pociągów do 20 km/h i ustawienie drugiego wskaźnika W6a przy torze z obu stron przejazdu w odległości nie mniejszej niż 150m, pomimo specjalnego osygnalizowania przejazdu od strony drogi, co może dodatkowo zmniejszyć skutki kolizji w przypadku niewłaściwego zachowania kierowcy pojazdu drogowego i nie zastosowania się do oznakowania od strony drogi. Zarządca drogi do czasu zabudowy urządzeń umieści na drodze w kierunku przejazdu z obu stron znak „Uwaga wypadki” i ograniczy prędkość pojazdów drogowych jak na terenie zabudowanym do 50 km/h

Komisja wnioskuje o kontynuowanie w mediach akcji „BEZPIECZNY PRZEJAZD”, mającej za zadanie stałe podnoszenie wiedzy kierowców z zakresu zachowania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.

PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ I BIORĄCYCH UDZIAŁ W OPRACOWANIU:

	Imię nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący	Janusz Kozioł	23.09.2009	KONTROLER Janusz Kozioł
Członek	Krzysztof Graboń	23.09.2009	Krzysztof Graboń KONTROLER
Członek	Zbigniew Gielnik	23.09.2009 r.	Zbigniew Gielnik KONTROLER
Członek	Leszek Wawszczak	23.09.2009	NACZELNIK SEKCJI wiz. Leszek Wawszczak z-ca Naczelnika
Przewodniczący PKWBK	Tadeusz Ryś	23.09.09	
Sekretarz PKWBK	Rafał Leśniowski	23/09/2009	SEKRETARZ Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Rafał Leśniowski