



## I. OPIS STANU FAKTYCZNEGO

### 1. Określenie wypadku:

Wjechanie na przejazd kategorii „C” przy sprawnie działającej sygnalizacji przejazdowej pojazdu drogowego (ciągnika siodłowego marki SCANIA, o numerach rejestracyjnych PS650-P i naczepą o numerach rejestracyjnych PS686-P, kierowanego przez obywatela Chorwacji) pod jadący po torze numer 2 z kierunku stacji Terespol Pomorski pociąg pośpieszny 57102 „Bachus” relacji Gdynia – Zielona Góra, prowadzony lokomotywą EU07-413 z Zakładu Taboru w Poznaniu.

### 2. Miejsce wypadku:

Linia numer 131 Chorzów Batory-Tczew, tor szlakowy numer 2 Terespol Pomorski – Parlin, kilometr 405,859 na przejeździe kategorii „C” skrzyżowanym z drogą powiatową numer 1281C Bukowiec – Gruczno (województwo kujawsko-pomorskie).

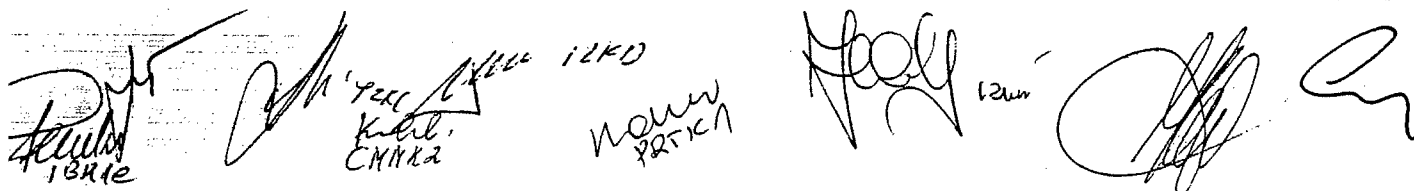
### 3. Opis wypadku:

W dniu 15.11.2007 pod jadący po torze numer 2 od strony stacji Terespol Pomorski pociąg pośpieszny 57102 „Bachus” relacji Gdynia Główna Osobowa – Zielona Góra, prowadzony lokomotywą EU 07-413 z Zakładu Taboru w Poznaniu kabiną „B” przez maszynistę Pana Jana Gowina /str.173 aktu/z Zakładu Taboru w Gdyni wjechał na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 przy sprawnie działającej sygnalizacji przejazdowej pojazd drogowy (ciągnik siodłowy z naczepą marki SCANIA o numerach rejestracyjnych PS650-P i PS686-P, kierowany przez obywatela Chorwacji). Pociąg 57102 zestawiony był z sześciu wagonów osobowych o masie brutto 270 ton, masie hamującej wymaganej 281 ton i masie hamującej rzeczywistej 361 ton /str.155-161 aktu/. Drużyna konduktorska w składzie kierownik pociągu Pani z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy, konduktor Pan z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy, Pan z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy i Pan z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Toruniu /str.155 aktu/.

Ruch pociągów na szlaku Terespol Pomorski – Parlin prowadzony był na podstawie prawidłowo działającej trzy - stawnej samoczynnej blokady liniowej typu Eac przystosowanej do ruchu jednotorowego dwukierunkowego po każdym torze.

Zgodnie z zeznaniami naocznych świadków zdarzenia Pani i Pana pojazd drogowy zatrzymał się na chwilę przed przejazdem na wysokości sygnalizatora drogowego S1 w momencie przejazdu pociągu towarowego numer 151085 przewoźnika LOTOS Kolej po torze numer 1 /str.617 i 625 aktu /, gdy ten pociąg zjechał z przejazdu, kierowca samochodu ruszył i wjechał na przejazd – wówczas doszło do kolizji z pociągiem 57102 jadącym po torze numer 2.

Według opinii z CNTK Warszawa „Zadanie numer 4300/10”, czujnik włączający sygnalizację przejazdu położonego w kilometrze 406,859 lokomotywa EU07-413 z pociągu 57102 minęła z prędkością 123 km/h. Ostatni w drodze jazdy rezonator SHP (elektromagnes torowy) przed wykolejeniem lokomotywa minęła z prędkością 123 km/h. Maszynista pociągu 57102 rozpoczął hamowanie pociągu jadącego z prędkością 114 km/h w odległości 44 metrów od przejazdu. Zapisy na taśmie prędkościomierza stają się nie stabilne i mogą świadczyć o prawdopodobnym momencie uderzenia lokomotywy jadącej z prędkością 109 km/h w pojazd drogowy. Od tego momentu zapisy na taśmie prędkościomierza nie odzwierciedlają rzeczywistych wartości prędkości i położenia lokomotywy oraz zapisów dodatkowych w odniesieniu do zarejestrowanego czasu /str.483 aktu /. Przed zderzeniem maszynista włączył prawdopodobnie hamowanie nagłe, które spowodowało napężenie się

The bottom of the document features several handwritten signatures and official stamps. On the left, there is a signature and a stamp dated '13.11.07'. In the center, there are more signatures and a stamp that reads 'Kierownik'. To the right, there is a signature and a stamp that reads '12.11.07'. Further right, there is a signature and a stamp that reads '12.11.07'. On the far right, there is a signature and a stamp that reads '12.11.07'.

sprężonym powietrzem cylindrów hamulcowych lokomotywy. Na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu SPA-2A były załączone, sygnalizatory drogowe S1 i S2 migwały na przemian światłem czerwonym oraz dodatkowo na sygnalizatorze drogowym S1 załączony był gong /str. 488 /.

Urządzenie powtarzające samoczynną sygnalizację przejazdową w kilometrze 405,859 znajdujące się na stacji Parlin na nastawni dysponującej „Pa” działało prawidłowo i było zamknięte i zaplombowane. Stan liczników na urządzeniu powtarzającym zgodny z książką kontroli stanu liczników na nastawni dysponującej „Pa” stacji Parlin / str. 53-54 aktu /.

Według ustępu 6 z w/w opinii wynika, że system sygnalizacji przejazdowej SPA-2A 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. z dnia 20 marca 1996) i obowiązującymi dokumentami normatywnymi oraz wymaganiami i wytycznymi. Urządzenia sygnalizacji SPA-2A na przejeździe w km 405,859 linii 131 Chorzów Batory – Tczew zostały zainstalowane prawidłowo, były prawidłowo utrzymywane i działają zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową /str. 488 aktu /.

Pomost przejazdu zbudowany z płyt żelbetowych typu CBP w stanie dobrym, dojazd bitumiczny w stanie dobrym. Tor położony na prostej. Tor szlakowy numer 2 bezстыkowy, nawierzchnia: szyny UIC60, podkłady betonowe PS83 i podsypka tłuczniowa w stanie ogólnie dobrym.

Prędkość rozkładowa dla pociągu 57102 na szlaku Terespol Pomorski – Parlin według wewnętrznego rozkładu jazdy wynosiła 120 km/h, a prędkość w momencie zderzenia z pojazdem drogowym wynosiła 109 km/h po uprzednim hamowaniu pociągu z prędkości 114 km/h.

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

maszynista lokomotywy EU07-413 z pociągu 57102,  
PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Gdyni,

kierownik pociągu 57102,  
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

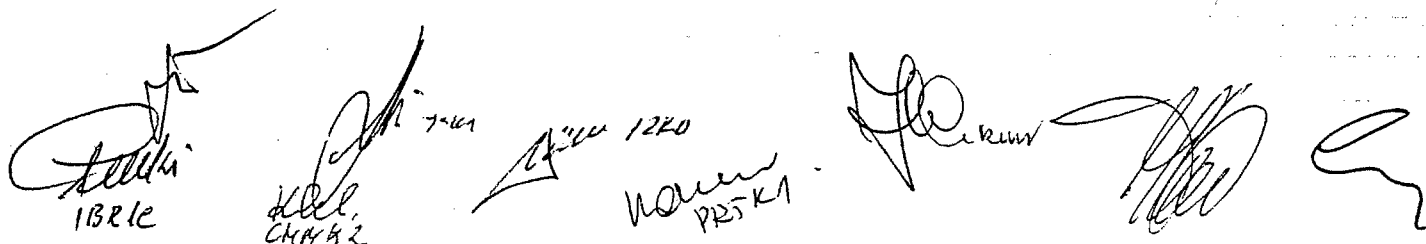
konduktor pociągu 57102,  
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

konduktor pociągu 57102,  
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

konduktor pociągu 57102,  
PKP Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,

kierowca pojazdu drogowego,  
obywatel Chorwacji

świadek zdarzenia,

  
IBR 12  
CHAK 2  
1220  
PRSK 1

świadek zdarzenia,

dyżurny ruchu, stacja Terespol Pomorski,  
PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy,

dyżurny ruchu, stacja Parlin,  
PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy,

podróżna pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,





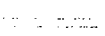
podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżny pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,

podróżna pociągu 57102,


podróżny pociągu 57102.

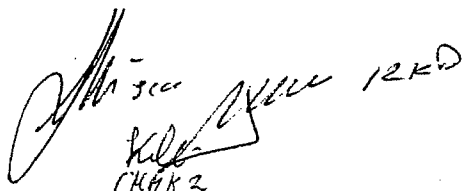
podróżny pociągu 57102,

### **Infrastruktura kolejowa:**

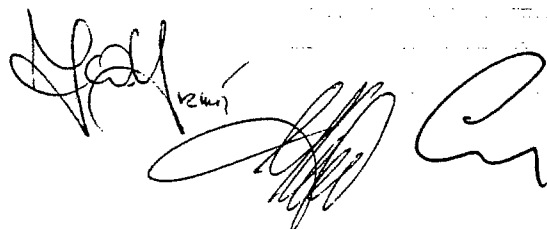
- a) liniowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym na szlaku dwutorowym zelektryfikowanym Terespol Pomorski – Parlin wyposażone w trzy - stawną samoczynną blokadę liniową SBL jednotorową dwukierunkową przystosowaną do ruchu po każdym torze typu Eac zbudowaną w 1989 roku /str.11 aktu/,
- b) nawierzchnia w torze numer 1 szlaku Terespol Pomorski-Parlin szyny UIC 60, podkłady betonowe, przytwierdzenie typu SB3,
- c) nawierzchnia w torze numer 2 szlaku Terespol Pomorski-Parlin szyny UIC 60, podkłady drewniane sosnowe, przytwierdzenie typu K /str.11 aktu/,
- d) rodzaj nawierzchni przejazdowej
  - płyty żelbetowe CBP /str.11 aktu/,
- e) rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej
  - bitumiczna,
- f) kąt skrzyżowania
  - 90 stopni /str.11 aktu/,
- g) osygnalizowanie od strony toru
  - wskaźnik W6a znajdował się w torze numer 2 w kilometrze 406,619,
- h) osygnalizowanie od strony drogi
  - znaki drogowe G2, G4, B20, G1-a, G1-b, G1-c, A10 i P12 znak poziomy-linia bezwzględne zatrzymania wymalowana na wysokości sygnalizatora S1 /str.15 aktu/,
- i) typ urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej
  - typ SPA-2A,
  - sygnalizacja świetlna (dwa sygnalizatory drogowe dwukomorowe),
  - sygnalizacja dźwiękowa (gong wolno bijący) /str.15 aktu /,

Na podstawie wykonanej przez Zakład Sterowania Ruchem i Teleinformatyki Centrum Naukowo Technicznego Kolejnictwa „Opinii dotyczącej wypadku na przejeździe kolejowym w Polednie w dniu 15 listopada 2007 Zadanie nr 4300/10”, system sygnalizacji przejazdowej SPA-2A 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. Urządzenia sygnalizacji SPA-2A na przejeździe w km 405,859 linii 131 Chorzów Batory – Tczew zostały zainstalowane prawidłowo, były prawidłowo utrzymywane i działają zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową /str.488 aktu /.

  
13X1e

  
Kolej  
CHAKK2

  
nowy  
PR1K1

  
12K1