

## Szacunkowe straty spowodowane wypadkiem:

### PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy

1. Praca pojazdu ratunkowego UNIMOG - / str.513 aktu / .....308,7 zł
2. Odtworzenie uszkodzonej nawierzchni kolejowej - / str.519 aktu / .....218 230,8 zł
3. Odtworzenie uszkodzonych urządzeń SRK - / str.527 aktu / .....22 416,7 zł
4. Specjalny Pociąg Ratunkowy Tczew- / str.529 aktu / .....51 344,8 zł
5. Specjalny Pociąg Ratunkowy Poznań- / str.531 aktu / .....27 354,8 zł
6. Prowadzenie akcji ratunkowej i komisji powypadkowej- / str.537 aktu / .....4 417,3 zł
7. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Gł. w dniach 15/16  
i 16.11.2007- / str.541 aktu / .....1 103,5 zł
8. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Gł. w dniu 15.11.2007  
- / str.547 aktu / .....614,1 zł
9. Praca wykonana przez ISE Laskowice Pom. w dniach 15/16 i 16.11.2007  
- / str.553 aktu / .....792,9 zł
10. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Wschód w dniach 16-20.11.2007  
- / str.559 aktu / .....3 388,5 zł
11. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Wschód w dniach 15-20.11.2007  
- / str.565 aktu / .....1 797,1 zł
12. Praca wykonana przez ISE Bydgoszcz Wschód w dniach 15-20.11.2007  
- / str.571 aktu / .....1 577,0 zł
13. Koszty nadzoru i usuwania skutków wypadku ISE Bydgoszcz Wschód  
- / str.577 aktu / .....5 201,0 zł
14. Koszty nadzoru i usuwania skutków wypadku ISE Laskowice Pomorskie  
- / str.581 aktu / .....1 665,4 zł
15. Opłaty realizacyjne za trasy dla pociągów ratunkowych i uczestniczących  
w akcji ratunkowej oraz naprawy sieci trakcyjnej- / str.587 aktu / .....14 724,2 zł
16. Obsługa trakcyjna lokomotyw do usuwania skutków wypadku  
- / str.591 aktu / .....14 318,1 zł
17. Naprawa sieci trakcyjnej i przekroczenie mocy- / str.593 aktu / .....175 734,0 zł

Łącznie straty PKP PLK S.A.

544 988,8 zł

### PKP PR Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy

1. Straty związane z kasacją dwóch wagonów - / str.601 aktu / .....199 820,9 zł
2. Koszty przejazdu czterech uszkodzonych wagonów  
ze stacji Terespol Pomorski do stacji Bydgoszcz- / str.601 aktu / .....1 185,3 zł
3. Koszty poniesione z tytułu objazdów pociągów- / str.601 aktu / .....37 306,7 zł
4. Koszty związane z przekroczeniem czasu pracy pracowników  
- / str.601 aktu / .....11 414,4 zł
5. Koszty związane z wynajmem autobusów - przewóz podróżnych  
- / str.601 aktu / .....6 298,3 zł
6. Koszty związane ze zwrotem biletów- / str.601 aktu / .....3 767,7 zł
7. Koszty za usługi gastronomiczne dla podróżnych - / str.601 aktu / .....2 352,0 zł
8. Koszty za usługi transportowe i samochodu PR - / str.601 aktu / .....1 173,3 zł
9. Szacunkowe koszty związane z naprawą awaryjną czterech wagonów  
- / str.601 aktu / .....288 669,4 zł

*18.11.10*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*  
*18.11.10*

*nowy PRSK*

*[Signature]*

*[Signature]*

### **PKP PR Zakład Przewozów Regionalnych w Poznaniu**

Koszty związane za niewykorzystane bilety - / str.603 aktu / .....412,1 zł

**Łącznie straty PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. 552 400,2 zł**

### **PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Poznaniu**

Wartość księgowa lokomotywy EU07-413- / str.605 aktu / .....419 305,2 zł

**Łącznie straty PKP CARGO S.A. 419 305,2 zł**

**Ogółem straty PKP S.A. 1 516 694,2 zł**

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

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

- samoczynnej blokady liniowej typu Eac przystosowanej do prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po każdym torze;
- urządzeń samoczynnego hamowania pociągów (SHP) i czuwaka aktywnego (CA);
- mechanicznych scentralizowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z sygnalizacją świetlną;
- radiołączności pociągowej;
- łączności ruchowej przewodowej pomiędzy posterunkami nastawczymi i zapowiadawczymi;

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

Stacje Terespol Pomorski i Parlin leżące na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy nie są wyposażone w rejestratory rozmów radiowych i zapowiadawczych. Treść rozmów prowadzonych w związku z wypadkiem odtworzono na podstawie zeznań pracowników biorących udział w wypadku. Radiotelefony łączności pociągowej na nastawniach dysponujących „TP” i „Pa” oraz na lokomotywie biorącej udział w wypadku były sprawne. Urządzenia umożliwiały sprawne prowadzenie rozmów.

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

Po otrzymaniu informacji o wypadku na przejeździe kategorii „C” w kilometrze 405,859 z pociągiem 57102 dyżurny ruchu stacji Parlin o godzinie 12:58 zamknął dla ruchu kolejowego toru szlakowe 1 i 2 pomiędzy stacjami Parlin – Terespol Pomorski /str.202 aktu/. Teren wypadku został zabezpieczony przez Policję i Straż Ochrony Kolei.

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

- Maszynista pociągu 57102: ..... z PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Gdyni, lokomotywa EU07-413 z Zakładu Taboru w Poznaniu. Egzamin kwalifikacyjny na maszynistę nr 1462/94 z dnia 07.12.1994r, /str.175/, znajomość szlaku z dnia 08.12.2006r, / str.177 /. Badania okresowe aktualne z dnia 25.04.2007 r bez

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "IBK", "TK", "12KW", "MCC", "PRTK", and others.]*

przeciwskazań na stanowisko maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Wypadek w drugiej godzinie pracy po czternastu godzinach wypoczynku przed pracą, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 11:10 na stacji Gdynia Główna Osobowa, z której prowadził pociąg pośpieszny 57102 „Bachus” relacji Gdynia Główna-Zielona Góra.

- Kierownik pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny na kierownika pociągu z dnia 28.11.1997r, autoryzacyjny na kierownika pociągu z dnia 17.12.1997r. Badania okresowe aktualne z dnia 12.10.2007r bez przeciwskazań na stanowisko kierownika pociągu /str.663/. Wypadek w siódmej godzinie pracy po 19 godzinach wypoczynku, w dniu wypadku rozpoczęła pracę o godzinie 05:16 na stacji Bydgoszcz Główna.
- Konduktor pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny na konduktora pociągu z dnia 17.11.2001r, autoryzacyjny na konduktora pociągu z dnia 13.12.2001r. Badania okresowe aktualne z dnia 27.08.2007r bez przeciwskazań na stanowisko konduktora pociągu /str.663/. Wypadek w siódmej godzinie pracy po 29 godzinach wypoczynku, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 05:08 na stacji Bydgoszcz Główna.
- Konduktor pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny z dnia 25.01.1983r, autoryzacyjny z dnia 23.09.1992r. Badania okresowe aktualne z dnia 12.06.2007r bez przeciwskazań na zajmowane stanowisko /str.663/. Wypadek w ósmej godzinie pracy po 67 godzinach wypoczynku, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 04:15 na stacji Bydgoszcz Główna.
- Konduktor pociągu 57102: z Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy. Egzamin kwalifikacyjny z dnia 26.06.1978r, autoryzacyjny z dnia 30.08.2006 r. Badania okresowe aktualne z dnia 31.08.2007r bez przeciwskazań na zajmowane stanowisko /str.663/. Wypadek w dziewiątej godzinie pracy, pierwszy dzień po urlopie wypoczynkowym, w dniu wypadku rozpoczął pracę o godzinie 03:53 na stacji Toruń Główny.
- Dyżurny ruchu: - stacja Parlin. Egzamin kwalifikacyjny na dyżurnego ruchu nr 573/89 z dnia 10.05.1989r, autoryzacyjny na posterunku „Pa” stacji Parlin dnia 19.10.1993r. Badania okresowe aktualne z dnia 05.07.2006r bez przeciwskazań na stanowisko dyżurnego ruchu /str.633/. Wypadek w szóstej godzinie pracy, po 36 godzinach wypoczynku, rozpoczął pracę o godzinie 06:00.
- Dyżurny ruchu stacja Terespol Pomorski. Egzamin kwalifikacyjny na dyżurnego ruchu nr 973/89 z dnia 27.05.1980r, autoryzacyjny na posterunku „TP” stacji Terespol Pomorski dnia 11.01.1990r. Badania okresowe aktualne z dnia 09.07.2007r bez przeciwskazań na stanowisko dyżurnego ruchu /str.637/. Wypadek w szóstej godzinie pracy, po 48 godzinach wypoczynku, rozpoczął pracę o godzinie 06:00

*Fluk*  
18.11.12

*Jan*

*12.11.12*  
*KR*  
*CRH42*

*nam*  
*PRK1*

*Stefan*

### ***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. 185 i 199 aktu /.

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

Warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy nie miały związku przyczynowego z wypadkiem.

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

Z zeznań naocznych dwóch świadków wypadku wynika, że samochód ciężarowy zatrzymał się przed przejazdem kolejowym w km 405,859 już przed przejazdem pociągu towarowego 511085. W tym czasie na sygnalizatorach drogowych obu stron świeciły się światła czerwone migające i bił gong / str.625 aktu /. Po przejeździe tego pociągu na sygnalizatorach nadal świeciły się światła czerwone migające i bił gong - jak zeznaje świadek stojący z przeciwnej strony przejazdu kolejowego. Wg tego samego zeznania - mimo migających czerwonych świateł stojący naprzeciwko samochód marki Scania ruszył do przodu wjeżdżając bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg 57102 /str.617 i 625 aktu /. W chwili, gdy samochód ciężarowy wjeżdżał na przejazd od strony jego wjazdu na przejazd na sygnalizatorze drogowym jak zeznaje drugi naoczny świadek przez cały czas świeciło się światło czerwone migające i bił gong ostrzegawczy /str. 617-625 aktu/.

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

Stan budowli i urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych nie miał wpływu na zaistnienie wypadku.

Przejazd kategorii „C” z zabudowaną sygnalizacją SPA-2A.

Widoczność przejazdu z drogi strona lewa i prawa 100 m, przekrój podłużny przejazdu 0,53 promila na długości 325m.

Pochylenie drogi na dojeździe do przejazdu z lewej i prawej strony 2 %, szerokość korony na przejeździe 9,0 m, szerokość jezdni na przejeździe 8,0 m.

Długość odcinka prostego z każdej strony drogi 200 metrów.

Kąt skrzyżowania 90°.

Ogólna długość przejazdu 16m /str.401 aktu /.

Oznakowanie przejazdu : A10, G1a,G1b,G1c,B20,G4,G2,P12 /str.404 i 405 aktu/.

Wskaźnik W 6a tor nr 1 i 2 km 405,099 i tor nr1 i 2 w km 406,619.

Ogrodzenie przejazdu: pacholki betonowe. /str. 406 aktu /.

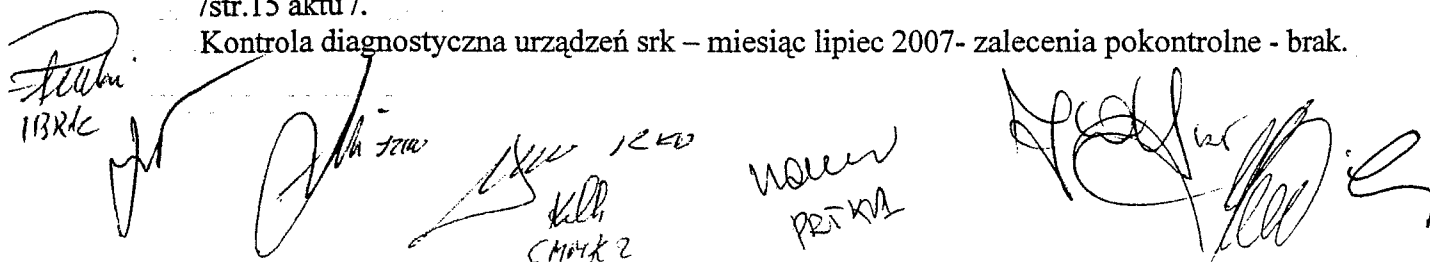
Sygnalizatory drogowo: EHZ 31 szt.2 /str. 407 aktu /.

Sygnalizacja dźwiękowa: gong wolno bijący /str 15 aktu/.

Przejazd w wykopie, odkłady ziemi /str.408 aktu /.

Kontrola drogowa z dnia 18.09.2007r numer protokołu IZDK10-5000-48/2007- bez usterek. /str.15 aktu /.

Kontrola diagnostyczna urządzeń srk – miesiąc lipiec 2007- zalecenia pokontrolne - brak.

The bottom of the document features several handwritten signatures and initials. On the left, there is a signature that appears to be 'J. K...' with 'IBR/c' written below it. In the center, there are initials 'KLP' and 'CMK 2'. To the right of these, there is a signature that looks like 'M...' with 'PRY/K' below it. On the far right, there is a large, stylized signature.

## II. ANALIZA I WNIOSKI

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

Wypadków na przejeździe w okresie ostatnich 5 lat nie było.

*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 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 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.
2. 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.
3. Zgodnie z zeznaniami naocznych świadków wypadku /str.617 i 625 aktu/ pojazd drogowy zatrzymał się na chwilę przed przejazdem i gdy przejechał pociąg towarowy numer 151085 przewoźnika LOTOS Kolej po torze numer 1, ruszył i wjechał na przejazd – wówczas doszło do kolizji z pociągiem 57102 jadącym po torze numer 2.
4. Według opinii z CNTK Warszawa „Zadanie numer 4300/10”/str.463/, czujnik włączający sygnalizację przejazdu położonego w kilometrze 406,859 lokomotywa EU07-413 z pociągu 57102 minęła z prędkością 123 km/h - wahnięcie prędkości 4 sekundowe /str.483 aktu /. 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 przed przejazdem /str.483/. 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 i utracie łączności pudła z wózkami /str. 481 aktu/. Od tego momentu zapisy na taśmie prędkościomierza lokomotywy nie odzwierciedlają rzeczywistych wartości prędkości i położenia lokomotywy oraz zapisów dodatkowych w odniesieniu do zarejestrowanego czasu. Przed zderzeniem maszynista włączył prawdopodobnie hamowanie nagłe, które spowodowało napełnienie się sprężonym powietrzem cylindrów hamulcowych lokomotywy. Kierujący pojazdem drogowym wjeżdżając na przejazd nie dał żadnych szans i możliwości maszyniście pociągu 57102 na uniknięcie najechania pociągu na załadowaną towarem naczepę ciągnika siodłowego.

13712

*John Doe*

12K2  
K1414K2

Waller  
p2547

*[Handwritten signature]*

