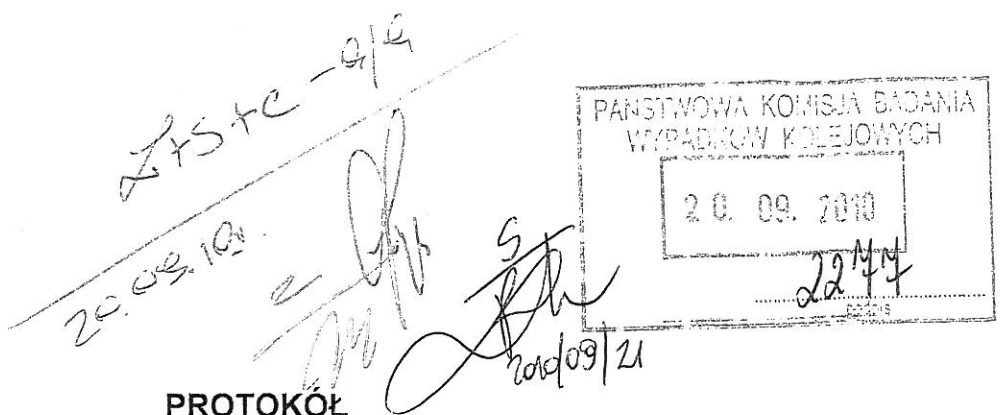


Nr PRMK1-732/16/2010



PROTOKÓŁ

ustaleń końcowych dochodzenia z wypadku kat. B 04
zaistniałego w dniu 16.05.2010 o godzinie 20:25 na szlaku Gliwice GLC – Zabrze
Zz na torze nr 2 km 22.857 linii 137 Katowice - Legnica

Komisja w składzie:

1.	Stanisław Parciak	PRMK 1	PR Katowice
2.	Henryk Sadowski	IZKR 3	IZ Tarnowskie Góry
3.	Janusz Krymer	IZKA	IZ Tarnowskie Góry
4.	Piotr Rajwa	IZDKN 3a	IZ Tarnowskie Góry
5.	Marcin Nowrot	IZKA 2	IZ Tarnowskie Góry
6.	Grzegorz Knapik	PRRK 1	PR Katowice
7.	Andrzej Wójcik	PRMI 1	PR Katowice
8.	Gerard Hanszla	PRSM4	PR Katowice

Przy udziale Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych pana Tadeusza Ryś.

1. Opis stanu faktycznego miejsca zdarzenia stwierdzony przez komisję kolejową, w tym:

a) opis zdarzenia, z podaniem daty, dokładnego czasu i miejsca:

Dnia 16.05.2010r o godz. 19.40 dyspozytor zakładowy Zakładu Linii Kolejowych Tarnowskie Góry wydał telefoniczne toromistrzowi polecenie wyjazdu do stacji Ruda Chebzie, w celu wypompowania wody z tunelu. Po przygotowaniu pociągu do jazdy pomiędzy godz. 20.00-20.10 kierowca mikrobusu szynowego zgłosił radiotelefonicznie dyżurnej ruchu nastawni GIC - wyjazd do stacji Ruda Chebzie. Po telefonicznym porozumieniu się dyżurnej ruchu z dyspozytorem liniowym ekspozytury w Katowicach, dyspozytor wydał polecenie na uruchomienie pociągu roboczego w planie ZRM22, co nie zostało odnotowane przez dyżurnego ruchu dysponującego nastawni GIC w dzienniku R-138 z adnotacją o zakresie prac. Cel wyjazdu jest odnotowany zapisem w dzienniku dyspozytora ruchu, IZ Tarnowskie Góry o godzinie 17.55 o treści „Ruda Chebzie tunel zalany”. Zgodnie z tym zapisem dyżurna ruch dysponująca z nastawni GIC chcąc uruchomić pogotowie drogowe winna doprecyzować cel i zakres czynności wyjazdu, co byłoby podstawą do nadania planu przez dyspozytora liniowego ZXM22 tj. pociągu gospodarczego. Pociąg odjechał o godz. 20.13 ze stacji Gliwice na tor szlakowy nr 2 wyposażony w urządzenia samoczynnej blokady liniowej typu Eac w kierunku stacji Zabrze. Nie zaistniał obowiązek powiadomienia przez dyżurnego ruchu wyprawianego pociągu ZRM22, że za nim będzie jechał pociąg 63130, ponieważ dyżurna nie miała wiedzy o jeździe tego pociągu. Za tym pociągiem o godz. 20.20 na ten sam tor szlakowy został wyprawiony pociąg nr 63130 relacji Wrocław Gł. – Kraków Gł.

W czasie jazdy załoga mikrobusu szynowego zauważyła osoby postronne znajdujące się na torowisku toru, po którym jechał pociąg ZRM22. Osoby postronne znajdujące się na torze w chwili zbliżania się pociągu uciekły. Wobec powyższego kierowca mikrobusu szynowego zatrzymał pociąg nr ZRM22 w km 22.857. Załoga mikrobusu szynowego opuściła pojazd.

Na stojący mikrobus szynowy o godz. 20.25 najechał pociąg pasażerski nr 63130. W wyniku najechania mikrobus szynowy został przesunięty do km. 22.620 i zatrzymał się. Wykolejeniu i uszkodzeniu uległ mikrobus szynowy i pociąg pasażerski. Prędkość pociągu 63130 w chwili najechania wynosiła 74km/h.

Osygnalizowanie pojazdów kolejowych z napędem na miejscu zdarzenia trudne do ustalenia ze względu na uszkodzenia taboru.

b) opis zdarzenia według następujących danych:

- **pracownicy kolejowi, podwykonawcy biorący w nim udział oraz inne osoby i świadkowie**
- maszynista poc. nr MPPJr 63130 z PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach, prawo kierowania nr ... wydane przez Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach dnia 31.12.2008,
- kierownik pociągu nr MPPJr 63130 z PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie, upoważnienie do wykonywania czynności nr ... wydane przez „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie dnia 06.06.2006r,
- konduktor pociągu nr MPPJr 63130 z PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie.
- kierowca drezyny i wózka motorowego pociągu nr ZRM22 z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice, prawo kierowania nr ... wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach 25.02.2005,
- drugi kierowca drezyny i wózka motorowego pociągu ZRM22 z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice, prawo kierowania nr ... wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach 29.01.2009,
- torowicz z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice, upoważnienie do wykonywania czynności torowicza nr ... wydane przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach w dniu 08.02.2008.
- rzemieślnik z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice,
- starszy monter z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice,
- monter z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice,
- dyżurna ruchu nastawni dysponującej GLC w stacji Gliwice z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice, upoważnienie do wykonywania czynności nr ... wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach 15.04.2005.



- nastawniczy nastawni dysponującej GLC w stacji Gliwice z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice, upoważnienie do wykonywania czynności nr ... wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach 04.05.2007.
- dyżurny ruchu nastawni dysponującej ZZ w stacji Zabrze z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja Eksploatacji Gliwice, upoważnienie do wykonywania czynności nr ... wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach 15.04.2005.
- **pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu**

W km 22.620 jako pierwszy w kierunku jazdy stoi pociąg nr ZRM22 relacji Gliwice – Ruda Chebzie złożony z mikrobuse MS-W01-4222 oraz z przyczepy. Przyczepa pierwsza w kierunku jazdy. Mikrobus szynowy wykolejony drugą osią w kierunku jazdy na prawą stronę. Pozostałe osie oraz osie przyczepy w stanie niewykolejonym. Przyczepa wbita w mikrobus szynowy.

Ciężar brutto 28 [t], ciężar hamujący 80%, ciężar hamujący rzeczywisty 22,4 [t].

Własność Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach.

W odległości 33 metrów za końcem pociągu ZRM22 stoi pierwsza jednostka z pociągu nr MPPJr 63130, EN57-1172 z wgniecioną kabiną Ra w kierunku jazdy, wykolejona pierwsza osi pierwszego wózka na prawą stronę. W odległości 20 metrów za EN57-1172 stoi EN71-007 z wyrwanym sprzęgiem czołowym w stanie niewykolejonym.

Pociąg nr MPPJr 63130 relacji Wrocław – Kraków złożony z EN 57-1172 oraz EN71-007 własność Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie, Skład pociągu nr ROPJr 63130 o długości 151,8 m, brutto 336 ton, masa hamująca rzeczywista 342 ton, masa hamująca wymagana 297 ton (83%),

- **infrastruktura kolejowa i system sygnalizacji, w szczególności typy nawierzchni, rozjazdów, urządzeń, sygnalizacji**
- **urządzenia sterownia ruchem kolejowym:**

Na nastawni dysponującej GIC stacji Gliwice znajdują się urządzenia elektryczne suwakowe typu VES z sygnalizacją świetlną i elektrycznymi napędami zwrotnicowymi typu JEA-29, EEA-4, na szlaku Gliwice – Zabrze na torze nr 1 i 2 zabudowana jest blokada liniowa typu Eac dwukierunkowa z odcinkami izolowanymi typu OTL-2-ZLB-Eac – rok budowy 1993. Powtarzacze zajętości odstępów szlakowych tego szlaku it252, it240, it230 są zamontowane na pulpitych nastawczych nastawni GIC oraz Zz-2. Tory znajdujące się przy peronach oraz rozjazd nr 41 wyposażone są w liczniki osi. Pozostałe tory i rozjazdy nie posiadają obwodów niezajętości.

Nastawnia dysponująca „GIC” ;

plan świetlny - powtarzacze zajętości : odcinek it 2a, it 254, it 240 – świecą lampkami koloru białego, światła stałe; it 230 – świeci lampka koloru czerwonego, światło stałe; it 212 – świeci lampka koloru białego, światło stałe. Pulpit nastawczy blokady Eac szlaku Gliwice – Zabrze dla toru nr 2 ustawiony kierunek na wyjazd w kierunku stacji Zabrze, świeci strzałka koloru białego. Przycisk awaryjnej zmiany kierunku opłombowany. Licznik awaryjny zmiany kierunku opłombowany.



Przełącznikownia nr 1 – zamknięta i opłombowana, klucz do przełącznikowi na tablicy kluczowej opłombowany.

Na gruncie:

urządzenia sbł tor nr 2 szlaku Gliwice – Zabrze, semafor odstępowy 254 świeci światłem zielonym stałym, semafor odstępowy 240 świeci światłem pomarańczowym stałym, semafor odstępowy 230 świeci światłem czerwonym stałym, semafor 212 świeci światłem pomarańczowym pulsującym, semafor N 1/2 wjazdowy do stacji Zabrze wskazuje wjazd na dwa światła pomarańczowe. Przed każdym z wymienionych sygnalizatorów świetlnych w odległości 200 [m] zabudowane są elektromagnesy torowe SHP.

- nawierzchnia kolejowa :

tor nr 2 klasyczny typu S- 49 na podkładach drewnianych DR/IIB/S, podsypka z tłucznia. Ostatnia naprawa główna 1985 – wykonana przez DOM Katowice, stan techniczny dobry. W km 22.757-22.904 łuk o promieniu R:4720m, w km 22.904 – 22.957 prosta. Zaistniałe w wyniku wypadku pęknięcie łubek w prawym toku szynowym w kierunku jazdy i wyboczenie toru na styku nieizolowanym w km 22.834. Obie łubki złamane na wewnętrznym otworze. Na przekroju złamania widoczne staro pęknięcie od zewnętrznej części łubki do otworu i nowopęknięcie drugiej części łubki. Uszkodzenie podkładów na długości 220m.

Na styku izolowanym it230, it240, linki dławikowe podłączone trwale, styki izolowane zabudowane naprzeciw siebie, bez przesunięć. Pod wykolejonym taborem, aż do dławika semafora styku it230/it240, styki te nie posiadają złączek powrotnej sieci trakcyjnej.

• stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej

Łączność radiowa pociągowa na kanale 5, brak rejestratora rozmów, urządzenia wyposażone w system radio-stop.

Przewodowa łączność ruchowa zapowiadawcza - działanie prawidłowe.

• prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie

- tymczasowe ograniczenie prędkości w km 23.925-23.825 do 30km/h w związku z budową autostrady A1,
- stałe ograniczenie prędkości w km 23.200-23.500 do 70 km/h z powodu krótkiej krzywej przejściowej.

• uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy

Wypadek o godz. 20.25; zgłoszony przez podróżnych na Pogotowie Ratunkowe. W tym samym czasie kierownik poc. nr 63130 przez telefon komórkowy zgłosił o wypadku dyspozytorowi Przewozów Regionalnych spółka z o.o. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach. O godz. 20.35 dyspozytor Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach powiadomił pana dyspozytora liniowego Ekspozytury Katowice PKP PLK S.A.

Dyżurny ruchu stacji Zabrze około godziny 20.35 uzyskaną od policji informację o wydarzeniu przekazał dyspozytorowi zakładowemu Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach.



Kierownik pociągu Nr 63130 pan [imię] wyszedł na skład i sprawdzał czy ktoś z podróżnych nie ucierpiał z powodu wypadku.

- **uruchomienie służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy i Policji, kolejne etapy akcji ratunkowej**

Dnia 16.05.2010 o godzinie 20.50 na miejsce wypadku przyjechała Policja. O godzinie 21.20 przybyło pogotowie ratunkowe (2 karetki) oraz Straż Ochrony Kolei. Poszkodowanych w wypadku pasażerów wraz z maszynistą, kierownikiem pociągu oraz panią konduktor odwieziono do szpitali w Gliwicach, Zabrze i Rudzie Śląskiej. Przybyła na miejsce wydarzenia policja Komendy Miejskiej w Zabrze zabezpieczała miejsce wypadku do czasu przyjazdu przedstawiciela Prokuratury Rejonowej w Zabrze, który po przybyciu na miejsce wypadku, zapoznał się z sytuacją i przebiegiem zdarzenia.

O godz. 23.00 zażądano uruchomienia Pociągu Ratownictwa Technicznego z Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach. Pociąg ratunkowy przybył na miejsce wypadku o godz. 1.20 dnia 17.05.2010.

O godzinie 23.20 dnia 16.05.2010 podstawiono skład zastępczy złożony z EN57–691 na tor nr 2 szlaku Gliwice – Maciejów Płn. do którego przesiedli się podróżni (około 150 osób). Skład pociągu zjechał do stacji Gliwice i o godzinie 23.40 dnia 16.05.2010 odjechał ze stacji Gliwice jako 63130 do stacji Kraków Główny.

O godzinie 5.25 dnia 17.05.2010 EN71-07 samodzielnie zjechała do stacji Gliwice. Po wkolejeniu EN57–1172 o godzinie 7.13 dnia 17.05.2010 została ściągnięta do stacji Gliwice. Mikrobus MS-W01-4222 oraz przyczepa po wkolejeniu została ściągnięta do stacji Gliwice o godzinie 12.30 dnia 17.05.2010.

Tor szlakowy nr 2 Gliwice – Zabrze zamknięty od godziny 20.30 dnia 16.05.2010 do godziny 21:06 dnia 17.05.2010.

W wyniku wypadku zostało opóźnionych 9 pociągów na 384 minuty.

c) zabici, ciężko ranni, ranni i straty, w tym:

- **pasażerowie, pracownicy kolejowi łącznie z podwykonawcami, użytkownicy przejazdów kolejowych, osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym oraz inni**

W wyniku wypadku trzech poszkodowanych przewieziono do Szpitala Miejskiego w Rudzie Śląskiej:

- kierownika pociągu [imię],
- maszynistę [imię],
- podróżną [imię],
- co potwierdził szpital pismem nr SMRS/DMO/1141/6076/2010 z dnia 05.08.2010.
- Do Szpitala Miejskiego w Zabrze przewieziono dwóch poszkodowanych:
- podróżnego [imię],
- podróżną [imię],
- co potwierdził szpital pismem nr NZOZSM/DO/024/395/6109/2010 z dnia 20.07.2010.
- Do Szpitala Miejskiego w Gliwicach przewieziono dwóch poszkodowanych
- podróżną [imię],
- konduktor [imię] (konduktor),
- co potwierdził szpital pismem nr 1710/2010 z dnia 09.06.2010.



- Czterem poszkodowanym udzielono pomocy na miejscu.
- Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe w Katowicach pismem nr L.dz. WPR/LL15284/10 z dnia 24 maja 2010r oraz nr L.dz. WPR/LL17114/10 z dnia 9 czerwca odmówiło przekazania informacji o danych osobowych dla jedenastu osób poszkodowanych w wypadku. Otrzymano tylko numery pacjentów.

- **ładunki, bagaże i szkody eksploatacyjne**

Bagaż zabezpieczony przez podróżnych. Ruch pociągów prowadzony był po torze nr 1 szlaku Gliwice – Zabrze.

- **pojazdy kolejowe infrastruktura, środowisko**

EN57-1172

Wagon „Ra”:

W kabinie maszynisty Ra stwierdzono :

- o główny zawór maszynisty w położeniu końcowym - hamowanie nagłe,
- o nastawnik jazdy w pozycji „0”,
- o klucz nastawnika kierunkowego w pozycji „0”,
- o prędkościomierz wyrwany z miejsca zamocowania, leży między fotelem a prawą ścianą kabiny w kierunku jazdy. Wskazuje prędkość 93 km/h. Podczas oględzin komisja stwierdziła brak części taśmy prędkościomierza dotyczącej pracy EZT. Taśma została dostarczona przez maszynistę podczas wysłuchania w dniu 17.05.2010 o godz. 10.20.
- o Przełącznik włączenia radiotelefonu na pulpicie w pozycji „włączone”.
- o Przycisk włączenia na manipulatorze radiotelefonu w pozycji „wyłączony”, przełącznik kanału ustawiony na pozycji „4”, przycisk radio-stop” nieużyty, oplombowany.
- o Wyłącznik SHP elektryczny i pneumatyczny oplombowany.
- o Brak zasilania (brak oświetlenia) w kabinie maszynisty.
- o Fotel maszynisty skręcony w lewo o około 30 stopni. Powierzchnia siedziska fotela zasypana odłamkami szkła w około 75-80 procent z wyraźnym brakiem odłamków szkła na lewym narożniku siedziska.
- o zniszczona kabina rozrządcza Ra, przesunięty pulpit w kierunku środka wagonu, wybite 3 szyby czołowe, 1 szyba boczna, wybita szyba w drzwiach przejściowych do przedziału służbowego, uszkodzony sprzęg Scharfenberga, uszkodzone 2 reflektory dolne i 1 górny, urwane 2 zgarniacze, wygięte 2 stopnie na czole kabiny, zgięte mocowanie zgarniacza szynowego ramy wózka, wgniecione pudło nad czołownicą, uszkodzona czołownica, uszkodzona tablica kierunkowa, uszkodzony prędkościomierz rejestrujący RT9, wygięta prowadnica obsady wstawki hamulcowej pierwszego wózka, uszkodzony przewód hamulcowy, wybruszona podłoga w przedziale służbowym, w przedziałach pasażerskich, ostojnica wygięta do góry, przedsionek pierwszy - zablokowane drzwi przejściowe pomiędzy przedsionkiem a przedziałem służbowym i przedziałem pasażerskim, przedsionek drugi - urwane śruby i opadnięta maskownica drzwi przejściowych oraz zablokowane drzwi, wybruszona ściana czołowa pomiędzy wagonem rozrządczym Ra i wagonem silnikowym, a drzwi przejściowe zablokowane, górny kątownik maskujący drzwi leży na podłodze.



Wagon „Rb”:

Zablokowane drzwi przejściowe w przedsiönku pomiędzy przedziałem słuźbowym wagonu rozrządczego Rb, sprzęg czołowy Scharfenberga sprzęgnięty z zerwaną częścią sprzęgu EN71-07, ze śladami zgniecenia.

Szacunkowe koszty uszkodzeń wynoszą: 591 250,00 zł, wagon rozrządczy i wagon silnikowy przewidywany do kasacji.

EN71-07:

Urwany sprzęg Scharfenberga od strony kabiny Ra, wyrwane przewody klawiatury.

Szacunkowe koszty naprawy wynoszą: 22 000,00 zł

Mikrobus szynowy typu MSW-01 nr 4222:

- o Nadwozie pojazdu: kabina A i B zniszczone konstrukcja zwichrowana elementy kątów poszycia pogięte, drzwi wyrwane i wygięte, szyby czołowe i boczne wybite, kabina A i B widoczne głębokie wgniecenia do środka, pulpity sterowania kierowcy pogięte i wyłamane, siedzenia pogięte i wyrwane, układ ogrzewania i wentylacji wymuszona zniszczony, wnętrze kabiny zniszczone, szafki ubraniowe uszkodzone, szafka narzędziowa pogięta, stół ślusarski wyrwany z mocowania-wygięty.
- o Podwozie pojazdu: rama podwozia wygięta i zwichrowana, wgnieciona do środka z obu stron kabina (A,B), urządzenie sprzęgowo-zderzakowe wyrwane i zniszczone, przekładnie napędowe zestawów kołowych uszkodzone, ramy półwózków zwichrowane i wgniecione do środka, zerwane zniszczone zawieszenie układu jezdnego, urwane amortyzatory, sprężyny wyboczone powyżej normy, pneumatyczny układ hamulcowy zniszczony, zbiorniki powietrza wgniecione na płaszczu i dnach, prowadnice maźnic uszkodzone.
- o Urządzenia zewnętrzne pojazdu: reflektory, sygnały dźwiękowe, wycieraczki, stopnie i uchwyty, lusterka – zniszczone, wgięte połamane.
- o Układ napędowy: silnik spalinowy wraz z osprzętem, skrzynia biegów, przekładnia nawrotna – uszkodzone, przesunięte do środka, wały napędowe skręcone, wygięte.
- o Układ elektryczny: zniszczony – przewody elektryczne urwane i poucinane, gniazda 380V i 220V uszkodzone, wyposażenie łącznościowe, akumulatory 4 sztuki 170Ah zniszczone.

Szacunkowe koszty wynoszą - 680 000,00 zł.

Przyczepa PPW-01 Mikrobusu Szynowego:

- o Nadwozie: konstrukcja burt zwichrowana, zniszczona; podłoga wygięta uszkodzona; wyciągarki szt. 2 uszkodzone-zwichrowane, wygięta rama, zerwane liny mocujące i głowic; oświetlenie zamontowane na wyciągarkach zniszczone; skrzynia narzędziowa stalowa 3mx1m zniszczona pogięta.
- o Podwozie: rama podwozia wygięta, zwichrowana i wgnieciona do środka; urządzenie sprzęgowo-zderzakowe wyrwane, powyginane; ramy półwózków zwichrowane; instalacja pneumatyczno-hamulcowa uszkodzona; instalacja 24V i 380V zniszczona; skrzynie narzędziowe zamontowane pod ramą zniszczone - wgniecione.

Szacunkowe koszty wynoszą: 220 000,00 zł.



Sprzęt lekki na wyposażeniu Mikrobusu Szynowego:

- zestaw narzędzi hydraulicznych typu „Lifton” 1 kpl zniszczony;
- agregat prądotwórczy typu ENDRESS 380V zniszczony;
- zakrętarka spalinowa typu ZM-2SH z wózkiem jezdny typ WJ3B zniszczona;
- wiertarka stołowa typu Frem M-13 zniszczona;
- szlifierka stołowa 220V/150 zniszczona;
- spawarka elektryczna typu EW-210 zniszczona,;
- toromierz uniwersalny zniszczony;
- butla tlenowa i acetylenowa zniszczone;
- reduktory tlenowy i acetylenowy, palnik, węże gazowe zniszczone;
- prostownik do ładowania akumulatorów typu Boh-24/100 zniszczony;
- oświetlenie przenośne (stojakowe) zniszczone;
- gaśnice proszkowe 4kg 2 szt. uszkodzone.
- W wyniku uszkodzeń brak: etylina Pb95 – 62L; emulsja do wiercenia otworów 11L.

Szacunkowe koszty wynoszą: 250 000,00 zł.

Wykonane prace przy nawierzchni kolejowej:

- wymieniono 30 sztuk podkładów drewnianych i mechaniczne podbicie toru. Wprowadzono ograniczenie prędkości do 30km/h w 22.650 – 22.850 do czasu wykonania dalszych prac.

Dalsze przewidywane prace w torze:

- wymiana 341 sztuk pojedynczych podkładów,
- wymiana uszkodzonych podkładów drewnianych podstykowych S49 w ilości 6 sztuk,
- uzupełnienie tłucznia w ilości 40 ton.
- mechaniczne podbicie toru w km 22.600-22.950

Szacunkowe koszty usunięcia szkód nawierzchni kolejowej 197081,43zł brutto.

Praca pociągu ratunkowego : 35391,00zł

Poniesione straty szacunkowe w wysokości:

Przewozy Regionalne spółka z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie - ogółem szacunkowe straty wynoszą: 613 250,00

Przewozy Regionalne spółka z o.o. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach - ogółem szacunkowe straty wynoszą: 2995,59

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach – ogółem szacunkowe straty wynoszą: 1376472,43 zł

d) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia

pora dnia: noc, zachmurzenie duże, opady deszczu, temperatura +10°C; widoczność: należyta, inne zjawiska – praca wycieraczek szyb .



Opis:

a) systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:

- organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń

System zarządzania ruchem i kontrola tego ruchu na szlaku Gliwice – Zabrze wykonywane są przy użyciu samoczynnej blokady liniowej typu Eac dwukierunkowej wyposażonej w odcinki izolowane typu OTL-2-ZLB-Eac, urządzeń samoczynnego hamowania pociągów SHP, radiołączności pociągowej wyposażonej w system radio-stop i łączności ruchowej przewodowej między posterunkami zapowiadawczymi.

Wyjazd pociągów na tor nr 2 szlaku Gliwice – Zabrze odbywał się na sygnały zezwalające na semaforach.

Ruch pociągów był prowadzony zgodnie z postanowieniami zawartymi w instrukcjach i ujętymi w Regulaminie Technicznym Stacji Gliwice przy prawidłowo działających urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.

W dniu 16.05.2010 w dzienniku zakładowego dyspozytora IZDD(R217) Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach o godz. 17.55 dyspozytor dokonał zapisu o zalaniu tunelu dla podróżnych w stacji Ruda Chebzie.

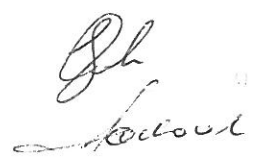
W książce pracy drogowego zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii toromistrz dnia 16.05.2010 odpisał polecenie wyjazdu zespołu do stacji Ruda Chebzie.

Zapis zgłoszenia gotowości u dyżurnego ruchu o godz. 19.30(kolumna 4), wyjazd ze stacji macierzystej o godz. 20.15(kolumna 5), przyjazd na miejsce awarii o godz. 22.28(kolumna 6). Odnotowana w kolumnie 6 godzina przyjazdu na miejsce awarii w stacji Ruda Chebzie z wyjaśnień toromistrza wynika, że godzinę 22:28 mógł napisać w stresie, ponieważ jego zdaniem powinna być godzina 20:28. W kolumnie 11 „krótki opis awarii i przebiegu akcji” wpisał wyjazd z bazy do stacji Chebzie, w kolumnie 13 „zmiana drużyny” dokonano zapisu: „16.05.2010 godz. 19.00 służbę ze sprzętem objął (podpis nieczytelny)”.

Jak wynika z zapisów w dzienniku ruchu R-146 stacji Gliwice mikrobus szynowy z przyczepą został przestawiony z bazy(rejon wolne tory) na tor nr 6 stacji rejon nastawczy Gliwice GLC, po wyjeździe pociągu nr 83102 który odjechał ze stacji Gliwice o godz. 20.06. O godz. 20.09 z toru nr 5 stacji Gliwice w kierunku Zabrze wyprawiony został pociąg nr 46. O godz. 20.13 z toru nr 6 stacji Gliwice wyprawiony został na sygnał wolna droga pociąg nr ZXM22 złożony z mikrobusu szynowego i przyczepy ustawionej na czole w kierunku jazdy do stacji Ruda Chebzie.

O godz. 20.18 z opóźnieniem 9 min w stosunku do rozkładu jazdy na tor nr 6 stacji Gliwice przyjęty został pociąg 63130, którego planowy postój wynosi 1 min. W tym pociągu dokonana została planowa podmiana drużyny trakcyjnej (maszynisty). Zmianę roboczą kończył maszynista [nieczytelny], a rozpoczynał maszynista [nieczytelny]. O godz. 20.20 pociąg 63130 odjechał na sygnał wolna droga S10 (światło dolne pomarańczowe ciągle, światło górne zielone ciągle – „jazda z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”) na semaforze wyjazdowym G6 torem nr 2 kierunek zasadniczy.

Z wyjaśnień maszynistów dotyczących przebiegu podmiany wynika, że maszynista [nieczytelny] po zatrzymaniu się pociągu w stacji Gliwice zdjął taśmę prędkościomierza i dokonał zapisu o zakończeniu pracy w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem oraz przekazał ustnie maszyniście [nieczytelny] informację o stanie technicznym taboru. Maszynista [nieczytelny] założył taśmę do prędkościomierza



i nawiązał radiolączność z dyżurnym ruchu GLC czego dyżurna ruchu ~~Stefania~~ nie pamięta. Sprawdzenie łączności odnotował w książce pokładowej i następnie wpisał numery EZT do swojej karty pracy. Sprawdził także, czy jest karta próby hamulca oraz rozkaz pisemny „O” na pociąg 63130 i zapoznał się z jego treścią.

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

- maszynista pociągu nr MPPJr 63130 ~~Przewozy Regionalne~~ Przewozy Regionalne spółka z o.o. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach, prawo kierowania nr ~~63130~~ wydane przez Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach wydane dnia 31.12.2008. Egzamin okresowy 12.02.2008r., ostatnie pouczenia okresowe 25.01.2010. W tematyce pouczeń okresowych z zagadnień techniczno ruchowych ujęto postępowanie drużyny trakcyjnej podczas prowadzenia pociągu na pólśamoczynnej i samoczynnej blokadzie liniowej trzystawnej i czterostawnej - tematykę tę omawiał maszynista instruktor
Ostatnie badanie okresowe 31.08.2009r-aktualne, ostatnia jazda na szlaku Gliwice - Zabrze 11.05 2010 r. Wypadek wydarzył się w 1 godzinie pracy,
- kierownik pociągu nr MPPJr 63130 ~~Przewozy Regionalne~~ Przewozy Regionalne spółka z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie, upoważnienie do wykonywania czynności nr ~~63130~~ wydane przez „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie dnia 06.06.2006r, egzamin okresowy 03.03.2010r., ostatnie badania okresowe 24.03.2009r - aktualne. Ostatnia jazda na szlaku Gliwice – Zabrze 19.03.2010. Wypadek wydarzył się w 7 godzinie pracy,
- konduktor pociągu nr MPPJr 63130 ~~Przewozy Regionalne~~ Przewozy Regionalne spółka z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie, egzamin okresowy 04.03.2010r., ostatnie badania okresowe 30.03.2009r.-aktualne. Wypadek wydarzył w się 7 godzinie pracy,
- starsza dyżurna ruchu nastawni dysponującej GLC w stacji Gliwice ~~Przewozy Regionalne~~ z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, upoważnienie do wykonywania czynności nr ~~63130~~ wydane przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach, Sekcja Eksploatacji Gliwice w dniu 15.04.2005, egzamin okresowy 02.10.2006, badania okresowe – aktualne 24.11.2009, autoryzacja na nastawni dysponującej GLC 29.06.2007 r. Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,
- starszy dyżurny ruchu stacji Zabrze ~~Przewozy Regionalne~~ z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, upoważnienie do wykonywania czynności nr ~~63130~~ wydane przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach, Sekcja Eksploatacji Gliwice w dniu 15.04.2005, egzamin okresowy 12.10.2006, autoryzacja na nastawni „Zz” 27.02.2002. Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,
- nastawniczy stacji Gliwice ~~Przewozy Regionalne~~ z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, upoważnienie do wykonywania czynności nr ~~63130~~ wydane przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach, Sekcja Eksploatacji Gliwice w dniu 04.05.2007, egzamin kwalifikacyjny 05.04.2007, autoryzacja na nastawni „GLC” 25.04.2009. Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy, kierowca dreżyny i wózka motorowego pociągu ZRM – 22 ~~Przewozy Regionalne~~ z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, Sekcja



Eksploatacji Gliwice, prawo kierowania nr [redacted] wydane przez Zakład Linii Kolejowych

w Gliwicach 25.02.2005. Egzamin okresowy 19.02.2010r., ostatnie badanie okresowe 19.02.2009- aktualne, ostatnia jazda na szlaku Gliwice - Zabrze 12.05 2010 r. Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,

- toromistrz [redacted] pracownik Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, upoważnienie do wykonywania czynności toromistrza nr [redacted] wydane przez „PKP z PKP PLK S.A. Zakład linii kolejowych w Gliwicach wydane w dniu 08.02.2008, Sekcja Eksploatacji Gliwice. Egzamin okresowy 06.12.2007r., ostatnie badanie okresowe w dniu 05.12.2008r – aktualne. Brak upoważnienia do wykonywania czynności kierownika pociągu roboczego i gospodarczego. Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy.

- **procedur wewnętrznych kontroli doraźnych okresowych oraz ich wyników**

Maszynista pociągu 63130 i drużyna konduktorska byli poddawani wystarczającej ilości kontroli doraźnych i jazd instruktążowo – kontrolnych przez nadzór i instruktorów oraz uczestniczyli w pouczeniach okresowych. Ostatnią jazdę instruktążowo – kontrolną z maszynistą wykonał maszynista instruktor [redacted] dnia 11.04.2010r.

Odpowiedniej ilości kontroli doraźnych, nocnych, dziennych, wrywkowych byli poddani pracownicy zespołu awaryjnego szybkiego usuwania usterek oraz nastawni dysponującej GLC stacji Gliwice. Pracownicy związani z wypadkiem, uczestniczyli w pouczeniach okresowych.(pracownicy PLK)

- **obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu**

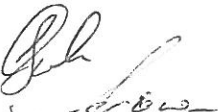
Treść rozmów prowadzonych w związku z wypadkiem odtworzono na podstawie zeznań pracowników uczestniczących w wypadku. Radiotelefony łączności pociągowej na stacji Gliwice, jednostki EN57-1172 oraz mikrobusu szynowego pociągu ZRM – 22 były sprawne.

b) przeprowadzonych wysłuchań, z uwzględnieniem ochrony danych osobowych:

- **pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami**

Wysłuchano:

- starszego maszynistę poc. nr 63130 [redacted] który wyjaśnia, że przyjął jednostki w peronach stacji Gliwice, następnie sprawdził działanie radiotelefonu na kanale 5-tym z dyżurnym ruchu GIC. Czynność tę wykonał podczas postoju pociągu trwającego 2 minuty. Po otrzymaniu sygnału nakaz jazdy od kierownika pociągu odjechał na sygnał zezwalający: dolne światło pomarańczowe stałe i górne zielone stałe. Wykonał hamowanie kontrolne na wysokości środka grupy odstawczej EZT. Następnym semaforem, jaki mijał był semafor samoczynnej blokady liniowej (sbl), który wskazywał światło zielone. Kolejny semafor, sbl wskazywał światło koloru pomarańczowego. Jak wyjaśnia pan [redacted] zatrzymał się w km 22.200 ponieważ na torze stała dreżyna na którą najechał wyjeżdżając

 11

z łuku i nie było możliwości wcześniejszego zauważenia drezyny. Na zadane pytanie czy stałe światło koloru pomarańczowego na semaforze, sbl dotyczyło toru, po którym jechał maszynista odpowiedział, że kolor pomarańczowy dotyczył semafora sbl który stał po prawej stronie toru i będąc za wiaduktem w odległości 200m zauważył stojącą drezynę na swoim torze, prawidłowo oświetloną(koniec pociągu), stojącą za semaforem. Poza końcówkami nie widział światła czerwonego na semaforze. Na pytanie, co widział przed sobą będąc na wiadukcie odpowiedział światło pomarańczowe. Na pytanie czy jest w stanie określić, w jakiej odległości za semaforem stała drezyna odpowiedział, że niedaleko. Na pytanie czy widział wskazania semaforów przy innych torach stwierdził, że obserwował swój tor, po którym jechał, i nie widział wskazań żadnych innych sygnalizatorów. W dosłuchaniu na pytanie, co widział po obsłużeniu przycisku czujności SHP przed semaforem sbl 230(za którym doszło do najechnia) maszynista odpowiedział że widział semafor wskazujący sygnał pomarańczowy nic więcej nie widział.

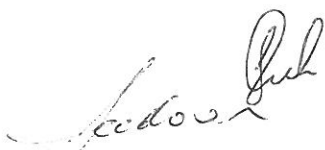
Maszynista twierdzi, że urządzenia samoczynnego hamowania pociągu (SHP) na odcinku od Gliwic do miejsca zdarzenia działały prawidłowo i obsługiwał je bez opóźnienia po zaświeceniu się kontrolki i przed pojawieniem się sygnału dźwiękowego.

Maszynista następnie wyjaśnia, że uruchomił hamowanie nagłe, a rozerwanie pociągu nastąpiło z powodu szybkiego zadziałania hamulca na drugiej jednostce. Gdy po najechniu się ocknął pociąg w dalszym ciągu się przemieszczał, a on znajdował się w pozycji stojącej na środku kabiny i nie pamięta momentu przemieszczenia się z fotela na środek kabiny. Podczas zdarzenia maszynista doznał urazu głowy i nogi.

Powiadomił o wypadku przez telefon komórkowy naczelnika pana [imię] i [imię] i dyspozytora sekcji drużyn trakcyjnych w Tarnowskich Górach. Nie mógł powiadomić nastawni GLC ze względu na uszkodzenie pociągowego radiotelefonu przewoźnego, wynikłego w wskutek zderzenia z drezyną.

Maszynista wyjaśnia, że podczas prowadzenia pociągu nr 63130 był w kabinie siedział na fotelu po stronie maszynisty i żadnych innych czynności nie wykonywał, obserwował szlak, kasował SHP i czuwał.

- starszą dyżurną ruchu dysponującą nastawni dysponującej GLC stacji Gliwice [imię], która wyjaśnia, że około godz. 20.00-20.10 pociąg pancerny zgłosił na radiotelefonie pociągowym wyjazd do stacji Ruda Chebzie. Wydała starszemu nastawniczemu polecenie przemanewrowania pociągu pancernego na tor szósty. Po zgłoszeniu telefonicznym potrzeby wyjazdu pociągu pancernego do Rudy Chebzie dyspozytorowi liniowemu ekspozytury Katowice, otrzymała od niego zgodę na uruchomienie go w planie ZXM22. Po osygnalizowaniu i zgłoszeniu gotowości do jazdy pociąg pancerny wyjechał w kierunku stacji Ruda Chebzie. Po wyjeździe pociągu ZXM22 obserwowała jego przejazd na planie do czasu jego zjazdu z pierwszego odcinka na drugi. W tym czasie otrzymała informację o pociągu 63130 z posterunku odgałęźnego Szobiszowice. Pociąg ten przyjechał na tor nr 6, a następnie wyprawiła w kierunku Zabrze na sygnał „Wolna droga” na semaforze wyjazdowym, a po jego wyjeździe obserwowała plan do czasu jak zwalniał pierwszy odcinek i wjeżdżał na drugi. Po tym czasie uzgadniała z nastawniczym manewry, następnie spojrzała na plan świetlny i zobaczyła, że odcinek przedostatni jest zajęty. Była pewna na 100%, że na tym odcinku jest pociąg 63130, ponieważ pozostałe odcinki świeciły na biało. Z wyjaśnień dyżurnej



wynika, że nie przekazała informacji do pociągu ZXM22 o wyprawieniu za nim na tor nr 2 szlaku Gliwice-Zabrze pociągu nr 63130, jak również nie otrzymała informacji od pociągu ZXM-22 o zatrzymaniu na szlaku. Po pewnym czasie dyspozytor odcinkowy (liniowy) poinformował panią [redacted] że pociąg nr 63130 najechał na pociąg pancerny. Po otrzymaniu tej informacji próbowała nawiązać radiołączność z pociągiem nr 63130 i pociągiem pancernym. Z uwagi na brak kontaktu z w/w pociągami dyżurna ruchu po zamknięciu toru nr 2, podyktowała dyżurnej ruchu peronowej treść rozkazu pisemnego „S” dla pociągu nr 48, w którego treści zawarła polecenie zachowania ostrożnej jazdy torem numer 1 i zatrzymania się na wysokości zdarzenia celem dowiedzenia się, co się stało. Maszynista pociągu nr 48 poinformował za pomocą radiotelefonu dyżurną ruchu o tym, że po torach chodzą ludzie z pociągu nr 63130.

- dyżurnego ruchu dysponującego nastawni dysponującej Zz stacji Zabrze [redacted], który wyjaśnia, że w dniu 16.05.2010 po godz. 20.00 otrzymał z Gliwic zgłoszenie odjazdu pociągu roboczego ZRM22 z hasłem Ruda Chebzie. Przygotował dla niego drogę przebiegu, co polegało na podaniu semafora wjazdowego i wyjazdowego. Kolejną informacją, jaką otrzymał, była informacja o wyprawieniu pociągu 63130. Z powodu wydłużonego czasu jazdy pociągu ZRM22 próbował nawiązać łączność z tym pociągiem, co nie przyniosło skutku. Następnie otrzymał telefon z miejskiej komendy w Gliwicach z zapytaniem o wypadek z pociągiem osobowym. Ponieważ nie miał o tym zdarzeniu żadnej informacji, podjął próby wywoływania na radiu na kanałach 5 i 2 pociągu nr 63130. Próby te nie przynosiły efektu. W międzyczasie dyspozytor odcinkowy (liniowy) z Katowic zadzwonił do niego i przekazał polecenie zamknięcia toru z powodu wypadku. Jak wyjaśnia dyżurny nastawni Zz o godz. 21.03 otrzymał informację o wypadku. Na pytanie czy dyżurny słyszał wywołanie GIC przez w/w pociągi biorące udział w wypadku, odpowiada że na żadnym znajdującym się na nastawni kanale nie słyszał wywołania GIC przez pociągi biorące udział w wypadku.
- nastawniczego nastawni dysponującej GLC w stacji Gliwice [redacted] który wyjaśnia, że na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego nastawni GIC wykrzyżował drezynę awaryjną z toru nr 45 na tor nr 6, a następnie przygotował drogę przebiegu w kierunku stacji Zabrze. Nastawniczy potwierdza, że słyszał rozmowę dyżurnego ruchu z kierowcą drezyny przed wyjazdem ze stacji Gliwice. Nastawniczy stwierdza, że nie słyszał prób nawiązania łączności przez kierowcę drezyny z GIC w trakcie wyjazdu drezyny. Nie był on również wywoływany przez drezynę będącą na szlaku, i nie słyszał nawiązania łączności przez pociąg nr 63130 w trakcie postoju na stacji Gliwice.
- kierownika pociągu nr MPPJr 63130 [redacted] wyjaśnia że, w stacji nastąpiła zmiana maszynistów. Pracę rozpoczął maszynista [redacted]. Kierownik pociągu nie pamięta czy maszynista po objęciu pociągu sprawdził działanie radiołączności pociągowej. Wg wyjaśnień kierownika dzień był pochmurny i padał przelotny deszcz. O godz. 20.19 nastąpił odjazd pociągu po podaniu przez niego sygnału „odjazd” Rp14. W czasie jazdy kabina maszynisty i przedział służbowy nie były oświetlone a drzwi do przedziału maszynisty były otwarte. Widoczność w przedziale służbowym pozwalała mu na wypełnianie dokumentacji. Podczas jazdy kierownik nie prowadził rozmów z maszynistą,



- ponieważ wypełniał obowiązki służbowe i z tego powodu nie miał kontaktu wzrokowego z czynnościami maszynisty. Kierownik nie zauważył by maszynista wstał z fotela lub wykonywał inne czynności niż prowadzenie pociągu. Nic niewłaściwego w zachowaniu maszynisty nie widział. Podczas prowadzenia pociągu maszynista nie miał okularów. Zdaniem kierownika pociągu prędkość jazdy nie budziła w jego odczuciu zastrzeżeń. W chwili zderzenia kierownik przez mgłę pamięta, że chciał wstać z siedzenia przy drzwiach przedziału służbowego
- i uderzył głową, w wyniku, czego stracił chwilowo pamięć. Po odzyskaniu przytomności zauważył, że maszynista stoi przy drzwiach kabiny maszynisty i ma zakrwawioną głowę, i poinformował go, że uderzyli w drezynę. O zaistniałym wypadku poinformował dyspozyturę zakładu w Katowicach. Radiotelefony maszynisty i kierownika były niesprawne. W tym czasie do przedziału weszli dwaj podróżni informując o tym, że wezwali pogotowie ratunkowe. Jeden z podróżnych pomógł mu udzielić pierwszej pomocy maszyniście. Później udał się na skład by sprawdzić czy są osoby poszkodowane, czterech podróżnych zgłosiło urazy, jak również konduktor zgłosiła uraz lewej nogi. Pracownicy w kamizelkach poinformowali go o braku poszkodowanych wśród pracowników drezyny.
 - kierowcę drezyny i wózka motorowego pociągu ZRM – 22, który wyjaśnił że po dokonaniu oględzin sprzętu zgłosił gotowość do wyjazdu toromistrzowi. Ten poinformował go, że jadą do RCB. Wyjeżdżając z bazy zgłosił się przez radiotelefon na kanale 5 do GIC. Podczas przestawiania dostał plan jazdy. Przed wyjazdem ze stacji Gliwice nie pobrał rozkazu pisemnego „O” i nie zgłosił gotowości odjazdu dyżurnemu ruchu, bo otrzymał plan przez radiotelefon. Jego zdaniem otrzymanie planu i wyświetlenie semafora upoważnia go do wyjazdu. W związku z tym po otrzymaniu semafora wyjazdowego wyjechali w kierunku RCB. Od stacji Gliwice do ograniczenia prędkości (30km) jechał z prędkością 50km/h, a po minięciu ograniczenia z prędkością 45-50km/h. Kierowca określił te prędkości na podstawie prędkościomierza. Podczas jazdy w pierwszej kabinie po lewej stronie kierowcy siedział, za nim ktoś stał, ale on nie jest w stanie określić kto. Po drodze zauważył osoby postronne przy torze. Po zapytaniu się toromistrza „jedziemy czy stajemy” dając sygnał baczność zaczął powoli hamować. W wysłuchaniu uzupełniającym wyjaśnił dodatkowo, że zatrzymał drezynę na szlaku na polecenie pana, który był wtedy kierownikiem pociągu. Zatrzymał się za semaforem sbl230, który wskazywał światło zielone podczas mijania go. Po zatrzymaniu toromistrz z ludźmi wyszli z drezyny w celu stwierdzenia, co robiły osoby postronne przy torze. Kierowca drezyny wywoływał przez radiotelefon nastawnię GIC, chciał przekazać informację o nieprzewidzianym postoju. Nie uzyskawszy odpowiedzi próbował ponownie. Nie uzyskując ponownie odpowiedzi postanowił wysiąść z drezyny by poinformować o tym fakcie toromistrza, chcąc, aby zgłosił fakt zatrzymania przez telefon komórkowy. Kierowca nie zdażył również nawiązać łączności z dyżurnymi ruchu nastawni: ZZ, GIA i Mpn. Wsiadając z drezyny zauważył na wiadukcie nadjeżdżający pociąg, nie zdażył nawet pomyśleć o użyciu przycisku radio-stopu, tylko krzyknął by poinformować resztę załogi o nadjeżdżającym pociągu i uciekł w kierunku lasu tj. na prawą stronę toru w kierunku jazdy. W tym samym kierunku uciekał pan. Po upłygnięciu kilkunastu minut i dojściu do siebie po zaistniałej sytuacji wrócił do drezyny. Po upłygnięciu następnych kilkunastu minut wrócił do załogi.



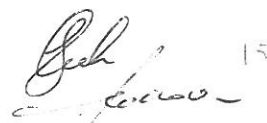
Kierowca pociągu ZRM22 udzielił również następujących wyjaśnień:

1. Po zatrzymaniu na szlaku nie odbywała się zmiana położenia mikrobusu szynowego.
2. Od chwili zatrzymania mikrobusu szynowego do czasu zaistniałego najechania minęło około 2-4 minut, a załoga w tym czasie znajdowała się w torze przed przyczepą.
3. Na szlaku nie dokonywano wymiany łubek oraz wyładunku szyn, a dźwigi do załadunku szyn były przed wyjazdem dreźny prawidłowo zabezpieczone. Kierowca nie słyszał również o brakujących śrubach w torze i nie posiada wiedzy na temat czy miała być wykonywana praca na szlaku Gliwice Zabrze.
4. Dyżurna ruchu nastawni GIC nie informowała go o tym, że pociąg osobowy jedzie za pociągiem awaryjnym.
5. Na wyposażeniu dreźny przed wyjazdem była książka pokładowa świadectwo sprawności wózka i przyczepy, książka napraw, rozkazy „O”, „N”, „S”. Wszystko znajdowało się w jednej teczce w plecaku, które po wypadku zabrał ze sobą i zostawił w pomieszczeniu kierowców.

Na pytanie „Po zatrzymaniu pociągu czy dokonał pan osłony pociągu?”

Odpowiedział, że „Autobus był osygnalizowany zgodnie z instrukcją sygnalizacyjną i zostały spełnione warunki osłony pociągu”.

- drugiego kierowcę dreźny i wózka motorowego pociągu ZRM22, który wyjaśnia że o godz. 19.56 toromistrz dostał polecenie od dyspozytora wyjazdu do Rudy Chebzie celem wypompowania zalanego tunelu. Po przygotowaniu wyjechali w kierunku GIC. Kierowca zgłosił gotowość do GIC na wyjazd do Chebzie. Dostał zgodę od GIC zgodnie z planem wyjazdu. Po przemanewrowaniu i wyjeździe pod semafor w kierunku Katowic dostali wyjazd, który obywat się na dwa światła pomarańczowe na semaforze. Rozkazu pisemnego „O” nie pobierano. Wyjechali, jechali z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, pan stał za plecami kierowcy, obok szafy w pierwszej kabinie do kierunku jazdy, obok niego w kabinie znajdował się pan oraz chwilowo przebywał toromistrz. Po minięciu wiaduktu w Sośnicy kierowca zauważył osoby postronne na torze (dwie) i zapytał toromistrza o zgodę na zatrzymanie. Toromistrz się zgodził, jak dojeżdżali do osób postronnych po rozpoczęciu hamowania, osoby te zaczęły uciekać w kierunku Maciejowa. Pan poszedł na tył dreźny, ubrał się i wyszedł na zewnątrz. Podczas wychodzenia słyszał wywoływanie nastawni GIC przez kierowcę dreźny. Musiał się ubrać, bo była mżawka i było zimno. Wyszedł na lewą stronę w kierunku jazdy (tory do Bytomia) i nie widział osób postronnych. Oprócz kierowcy pozostali członkowie załogi byli przed przyczepą i oglądali tor, czy osoby postronne czegoś tam nie zrobiły. Nikt z załogi nie gonił osób postronnych, bo po zatrzymaniu nie było tych osób w polu widzenia. Kiedy pan znajdował się przed przyczepą dreźny, po około 3 minutach zauważył kierowcę dreźny wychodzącego z dreźny od strony prawej. Kiedy kierowca przemieszczał się w kierunku czoła pociągu w połowie przyczepy krzyknął, że: „chyba jedzie na nas pociąg”, a jak się upewnił, że ma rację w dosadnych słowach krzyknął żebyśmy uciekali z toru. Po usłyszeniu komendy uciekać dwóch pracowników uciekło na prawą stronę (kierowca i jeden pracownik), a on i prawdopodobnie pozostali uciekli w kierunku nasypu toru nr 1 na szlaku Zabrze –Gliwice. Toromistrz znajdujący się przy platformie po stronie lewej w kierunku jazdy podawał sygnał „stój”. Będąc na nasypie zauważył nadjeżdżający pociąg. Zdziwiło



go, że wogóle nie hamował i nie dawał sygnałów. Panu [redacted] wydawało się, że nie było światła w kabinie maszynisty, jak również, że pociąg był prawidłowo osygnalizowany. Następnie czoło pociągu uderzyło w dreżynę i pchało ją około 200m. Po uderzeniu zszedł ze skarpy, udał się w kierunku pociągu i wzdłuż pociągu szedł w kierunku dreżyny. Po dojściu pana [redacted] do dreżyny jej silnik jeszcze pracował, po pewnym czasie ukazał się ogień pod dreżyną, który po chwili zgasł wraz z silnikiem. Toromistrz z telefonu komórkowego powiadomił przełożonych o zdarzeniu.

Na zadane pytania dodatkowe pan [redacted] wyjaśnia:

1. Zatrzymanie dreżyny nastąpiło na polecenie toromistrza, który po zatrzymaniu się w obecności trzech pracowników oglądał tor przed dreżyną.
2. Nie było cofania dreżyny na szlaku.
3. Nic mu nie wiadomo o wymianie łubek w km 22.800 w torze nr 2 oraz o braku śrub łubkowych w miejscu zatrzymania dreżyny.

Na pytania

1. „Jaki obraz był na semaforze 230 za którym nastąpił wypadek?”

Odpowiedział: „Zielone”.

2. „Proszę określić czy widział pan osoby postronne na szlaku, jeśli tak to, w którym momencie i w którym miejscu one przebywały?”

Odpowiedział: „W momencie ucieczki dwóch osób na skarpe w kierunku Maciejowa Północnego ich widziałem.”

- toromistrza [redacted] który jechał pociągiem ZRM – 22. Pan [redacted] wyjaśnił, że o godz. 19.40 dostał polecenie od dyspozytora o wyjeździe na awarię do st. Ruda Chebzie, by wypompowywać wodę z zalanego tunelu pod torami. Toromistrz nie zgłosił dyżurnej ruchu GIC sposobu zestawienia pociągu. Jadąc mikrobusem szynowym w pierwszej kabinie w kierunku jazdy siedzieli: kierowca [redacted] za pulpitem, pośrodku stał on sam, a za stołem siedział [redacted]. W drugiej kabinie w kierunku jazdy po lewej stronie przodem siedział [redacted], tyłem siedział [redacted], znajdował się tam też [redacted], nie potrafił jednak określić dokładnie w którym miejscu. W drodze do stacji Ruda Chebzie jadąc z prędkością 30km/h (jego zdaniem i nie według wskazań prędkościomierza), przy dobrej widoczności, bez opadów deszczu, będąc przed mostem kratownicowym on, kierowca i pan [redacted] zauważyli 300m przed sobą, na torze nr 2 w km 22.800 dwóch złodziei, w związku z tym toromistrz polecił zatrzymać dreżynę, jednocześnie zlecając kierowcy by powiadomił GIC o postoju. Kierowca dreżyny podał sygnał baczność i dreżyna zatrzymała się około 40m za semaforem wskazującym w trakcie mijania światło zielone. Na polecenie toromistrza wszyscy pracownicy za wyjątkiem kierowcy wysiedli z dreżyny, bo po torach kręcili się złodzieje. Toromistrz słyszał przed opuszczeniem dreżyny jak kierowca, [redacted] wywoływał nastawnię GIC. Po wyjściu toromistrz widział znikające sylwetki, więc on, [redacted], [redacted] i [redacted] gonili złodziei na odległość około 60m, złodzieje im uciekli w kierunku domków jednorodzinnych na Maciejów Północny, trwało to około 2-3 min. W drodze powrotnej chcieli sprawdzić, co się tam działo, nie potrafił jednak określić czy tor był uszkodzony.

W tym czasie kierowca dreżyny starał się nawiązać łączność z nastawnią GIC. Nastawnia GIC nie odpowiadała na wezwanie. Po postoju około 3-4minut kierowca dreżyny zauważył zbliżający się pociąg do dreżyny awaryjnej i ostrzegał ich ze stopnia dreżyny. W momencie ostrzeżenia toromistrz [redacted] znajdował się