

około 5m przed platformą i nie był w stanie określić odległości między mikrobusem szynowym i zbliżającym się pociągiem. Toromistrz kazał uciekać i uciekli na skarpę, on sam biegł w kierunku nadjeżdżającego pociągu, chcąc zatrzymać pociąg sygnałem ręcznym „Stój”. Drezyna awaryjna była oświetlona. Następnie doszło do najechania pociągu na drezynę awaryjną. Pociąg wogóle nie hamował i nie podawał sygnału baczność. W efekcie najechania drezyna została przesunięta na odległość 300m. Po najechaniu pociągu na drezynę szukał swoich ludzi i sprawdzał czy się komuś coś nie stało. Po około 30 minutach spytał się pani konduktor czy się komuś coś nie stało.

Na pytania dodatkowo zadane toromistrz wyjaśnił:

1. Pociąg ZXM22 wyjechał z Gliwic bez rozkazu pisemnego „O” ponieważ nie był potrzebny, bo dostali numer pociągu.
2. Stojącą na szlaku drezyna była osłonięta poprzez przepisowe osygnalizowanie drezyny.”
3. Był świadom dając polecenie zatrzymania drezyny i wyjścia podległych pracowników na tor czynny, że naraził ich na zagrożenie życia.
4. Czoło pociągu zatrzymało się akurat 4m przed stykiem w km 22.850, bo „Tak się trafiło”.
5. Nie posiada żadnej wiedzy na temat wymiany złamanych łubek w prawym toku szynowym oraz leżących na tej samej wysokości na międzytorzu po lewej stronie części z dwóch złamanych łubek w km 22.800, i nie ma z tym nic wspólnego oraz że klucz leżący obok miejsca wymiany łubek nie jest kluczem będącym na wyposażeniu mikrobusu szynowego”
6. Po zauważeniu osób postronnych nie zadzwonił na policję.


- montera [imię], który jechał pociągiem ZRM – 22 wyjaśnia że, w dniu 16.05.2010 przyszedł do pracy i dostali polecenie wyjazdu do Chebzia, by wypompować wodę. Wyjechali z bazy, majster zgłosił dyżurnemu ruchu drezynę i pojechali. Za GIA kręciło się 3 ludzi, na wysokości semafora w miejscu gdzie znajduje się skrzynia i kable w torze. Jak ich zauważyli to uciekli. Majster kazał się kierowcy zatrzymać, żeby sprawdzić, co oni tam robili. Zatrzymali się około 40m za semaforem. Widoczność w tym czasie była dobra, deszcz nie padał. Podczas wychodzenia słyszał wywoływanie dyżurnego ruchu przez kierowcę. Wyszli z drezyny zobaczyć, co osoby postronne robiły w torze, nikt nie usiłował złapać tych osób, bo po zatrzymaniu te osoby uciekły na lewą stronę. Wszyscy razem poszli na koniec przyczepy gdzie zobaczyli rozkręcone śruby, i nie było już czasu nic zrobić, bo kierowca drezyny znajdujący się pomiędzy przyczepą a drezyną, po prawej stronie krzyknął, że jedzie na nich osobówka. Uciekli z kierowcą do rowu na prawą stronę w kierunku jazdy. Osobówka uderzyła w drezynę. Po zdarzeniu wyszedł na skarpę i poszedł w kierunku drezyny.

Po jego przybyciu do drezyny przyjechała policja.

Na pytania dodatkowo zadane pan [imię] wyjaśnia:

1. Śruba, która została mu okazana przez kontrolera [imię], to śruba łubkowa i jest ona upalona.
2. Podczas normalnej pracy, kiedy zachodzi potrzeba wymiany materiału w torze i nie potrafią odkręcić śrub wówczas podgrzewają śruby, a jak się nadal nie da ich odkręcić to je upalają a odzyskany w ten sposób materiał zabierają na pakę do wiaderka.

Na pytania:



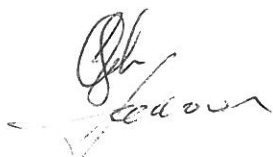
1. „Czy poszliście na miejsce gdzie były osoby postronne, skrzynka, kable?”
Odpowiedział: „Tak poszliśmy wszyscy z wyjątkiem kierowcy.”
2. „Co zobaczyliście w miejscu gdzie przebywały osoby postronne?”
Odpowiedział: „Kable były w porządku żadnych usterek w torze nie było”
3. „Czy w miejscu oglądania toru były jakieś usterki?”
Odpowiedział: „Brakowało jednej czy dwóch śrub na styku”
4. Czy toromistrz : oglądał brakujące śruby na tym styku? Odpowiedział:
„Tak”.

- starszego montera , który jechał pociągiem ZRM – 22 wyjaśnia że, w dniu 16.05.2010 dostali zgłoszenie wyjazdu do Chebzia. Podczas jazdy pan siedział w kabinie A(druga w kierunku jazdy), naprzeciwko niego siedział , za kierowcą stał a toromistrz przemieszczał się po dreźnie i rozmawiał przez radiotelefon. Jak jechali po drodze toromistrz zauważył, że kręcą się po torze 3 osoby postronne i kazał się zatrzymać. W trakcie zatrzymania padał drobny deszcz. Pan twierdzi, że na polecenie toromistrza pobiegli za osobami postronnymi na odległość około 100-150m w kierunku Zabrze, ale te im uciekły. Poszli sprawdzić czy czegoś nie odkręcili, stwierdził, że brakuje 2 śrub łukowych w prawym toku szynowym. Jak stał wraz ze współpracownikami na środku toru przed przyczepą, kierowca krzyknął „uciekajcie, bo jedzie na nas pociąg”. Z tego powodu nie podjęto żadnych działań. Wszyscy się rozbiegli, on uciekł na tory Maciejowskie. Potem pociąg najechał na dreżynę.

Na dodatkowo zadane pytania pan wyjaśnia:

1. Śruba która została mu okazana przez kontrolera , to śruba łukowa i jest ona upalona.
2. Nie pamięta, kto z nim gonił osoby postronne.
3. Nie wie czy toromistrz widział brakujące śruby w torze i nie pamięta kto oprócz niego widział brakujące śruby przed dreżyną w prawym toku szynowym w torze.
4. Nie było przewidzianej pracy w torze nr 2 szlaku Gliwice-Zabrze.
5. Podczas jazdy do Chebzia nie było cofania dreżyny na szlaku.
6. „Czy słyszał pan zgłoszenie kierowcy dreżyny dyżurnemu o postoju dreżyny?”
Odpowiedział: „Kierowca coś tam wołał przez radio, czy się odzywał to nie wiem.”
1. „W którym momencie zauważył pan brak tych dwóch śrub?”
Odpowiedział: „Ktoś tam powiedział, że brakuje dwóch śrub?”
2. „Czy toromistrz poszedł do tego styku gdzie brakowało śrub razem z panem?”
Odpowiedział: „Poszliśmy wszyscy razem z toromistrzem do tego styku gdzie brakowało śrub.”

- rzemieślnika , który jechał pociągiem ZRM – 22 wyjaśnia że, w dniu 16.05.2010 o godz. 19.00 rozpoczął pracę, sprawdził butle, czy są pełne, sprawne. Ok. godz. 20.00 wyjechali z bazy do Chebzia, podczas jazdy padał deszcz. Dreżyna zatrzymała się na szlaku na polecenie toromistrza, bo zobaczył złodziei na szlaku. Na dodatkowe pytania Pan uściśla, że będąc w tylnej kabinie widział osobiście złodziei, w odległości około 100m przed jadącą dreżyną, ale nie potrafi określić tego miejsca, ze względu na to, że nie zna szlaku. Jest pracownikiem rejonu budynków w związku z tym na pociągu pancernym pracuje



bardzo rzadko, sporadycznie. Po zatrzymaniu drezyny toromistrz wysiadł, a on chwilę później za nim, żeby zobaczyć, co oni tam robili na torach. Wychodząc z drezyny nie słyszał nawiązywania łączności z dyżurnym ruchu przez kierowcę drezyny. Pracownicy mieli założone kamizelki ostrzegawcze. Złodzieje uciekli na prawą stronę w kierunku jazdy. Jak doszedł pieszo w kierunku Gliwic do miejsca w którym oni się znajdowali, zobaczył wraz z toromistrzem, że są odkręcone nakrętki z łubek, nie widział śladów pęknięcia łubek, nie potrafił określić dokładnie liczby rozkręconych śrub, czy były to 2, 3 czy też 4 śruby łubkowe. Tyle zdążył zauważyć, bo drezyniarz będąc przed drezyną od strony Gliwic i strony nadjeżdżającego pociągu krzyknął żeby uciekali, ponieważ jedzie na nich pociąg. On, toromistrz i drugi pracownik uciekli na lewą stronę patrząc w kierunku jazdy. Usłyszał huk i widział, że jednostka się wykoleiła. Jak podszedł bliżej zauważył, że drezyna też została wykolejona.


Na pytania dodatkowe pan [imię] wyjaśnia:

1. Nie było cofania drezyny na szlaku.
2. Pierwszy do miejsca brakujących nakrętek śrub łubkowych udał się toromistrz.
3. Nie miało miejsca upalenie śrub łubkowych w miejscu zatrzymania.
4. Nadjeżdżający pociąg nie podawał sygnału dźwiękowego, jechał tak jakby go nie było w kabinie.
5. Jak zauważyli odkręcone nakrętki nie podjęliście żadnych prac, bo nie było czasu i nie było rozmowy na ten temat.
6. Nie było przewidzianej pracy w torze nr 2 szlaku Gliwice- Zabrze i nie było na ten temat rozmów.

Na pytania

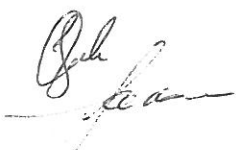
1. „Czy mógłby pan się ustosunkować do złożonych wyjaśnień przez pana współpracowników którzy twierdzą że w momencie zatrzymania drezyny znajdowali się przed platformą”, Odpowiedział: „Nie zgadzam się.”
2. „Czy pamięta pan siedząc w jadącej drezynie tyłem do kierunku jazdy, gdzie przebywał toromistrz i gdzie przebywał pan [imię]?” Odpowiedział: „Z przodu kabiny.

- starszego maszynistę [imię] który obsługiwał pociąg nr 63130 na odcinku Wrocław – Gliwice. Pan [imię] wyjaśnił, że prowadząc pociąg wjeżdżając do stacji Gliwice Łabędy sprawdził radiołączność na kanale 5, łączność była sprawna. Po zatrzymaniu się na stacji Gliwice na torze „bytomskim” przy peronie drugim, po otwarciu drzwi zauważył zmiennika i przystąpił do czynności zakończenia służby. Zdjął taśmę prędkościomierza i dokonał zapisu w książce pokładowej pojazdu z napędem, przekazał ustnie „zmiennikowi znajdującemu się już w kabinie podczas zdejmowania taśmy” stan techniczny taboru w pociągu 63130, tabor był sprawny. Widział jak zmiennik założył taśmę prędkościomierza. Po zakończeniu tych czynności wyszedł na peron, gdzie spojrzał na semafor wyjazdowy, który wskazywał dwa światła ciągłe: dolne pomarańczowe i górne zielone. Pan [imię] nie pamięta czy była dokonywana próba radiołączności pociągowej przez pana [imię], a podczas przekazywania taboru radiotelefon był ustawiony na kanale 5. Pan [imię] stwierdza, że w zachowaniu przyjmującego maszynisty nie zauważył nic niepokojącego, jak również stwierdza, że hamulce podczas prowadzenia pociągu na odcinku Wrocław – Gliwice działały prawidłowo i w jego odczuciu druga jednostka w składzie pociągu (EN71-07) hamowała skuteczniej. Podczas podmiany w stacji Gliwice padał obfity deszcz, a wycieraczki szyb czołowych



jednostki EN57-1172 kabina Ra działały prawidłowo. Zdaniem pana [imię] warunki atmosferyczne, jakie panowały na odcinku Gliwice Łabędy-Gliwice pozwalały na prowadzenie pociągu z rozkładową prędkością.

- maszynistę pociągu nr 46 [imię], który jechał szlakiem Gliwice – Zabrze bezpośrednio przed pociągiem ZRM – 22 wyjaśnia, że blokada sbl na szlaku Gliwice – Zabrze w dniu 16.05.2010 działała prawidłowo i nie odczuł żadnych zakłóceń biegu pociągu a jazda odbywała się płynnie. Widoczność zdaniem pana [imię] była dobra, ale nie pamięta czy padał deszcz. Podczas jazdy na tym szlaku nie widział osób postronnych ani pracowników kolejowych w pobliżu torów.
- maszynistę pociągu nr 39 pan [imię], który jechał torem nr 1 szlaku Gliwice – Zabrze, wyjaśnił że: odjazd ze stacji Zabrze w kierunku stacji Gliwice w dniu 16.05.2010 nastąpił o godzinie 20:20. W trakcie jazdy na szlaku Zabrze-Gliwice pogoda była deszczowa a widoczność ograniczona i nie słyszał żadnych rozmów na kanale 5 jak również nie widział osób postronnych. Pan [imię] nie widział również na torze nr 2 stojącej drezyny i pracowników kolejowych pracujących na torze oraz pociągu złożonego z EZT.
- [imię] starszy maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych pełniący czynności dyspozytora sekcji drużyn trakcyjnych PRSM4 w Tarnowskich Górach wyjaśnił, że dnia 16.05.2010 zatrudnił maszynistę [imię], który zgłosił się do pracy na służbę nr 266/7. Maszynista ten w pomieszczeniu dyspozytora przed rozpoczęciem służby przebywał około 30minut. W tym czasie dokonywał poprawek do rozkładów jazdy, wykazów ostrzeżeń stałych oraz zapoznawał się z wydanymi zarządzeniami. Dokumentacja służbowa maszynisty przed przystąpieniem była kompletna oraz aktualna. Kilkakrotnie rozmawiał z maszynistą o sprawach służbowych oraz prywatnych. W bezpośredniej rozmowie z maszynistą stwierdził, że stan psychofizyczny maszynisty nie budził zastrzeżeń, w związku z tym nie został poddany badaniu alkotesterem. Maszynista [imię] przebywając w pomieszczeniu dyspozytury nie okazywał jakichkolwiek oznak zdenerwowania i nie zgłaszał niedyspozycji do podjęcia służby w tym dniu. [imię] po odebraniu karty pracy o numerze 505/05 udał się pasażerem do stacji Gliwice.
- zastępcę naczelnika ds. drogowo budowlanych ISE Gliwice [imię] na okoliczność wymiany łubek w km 22.800 po zaistniałym wypadku. Naczelnik [imię] wyjaśnił, że w dniu 17.05.2010 około godz. 06.00 udał się na miejsce wypadku i wydał monterom polecenie, by założyli łubki na styku, w celu bezpiecznego przejazdu. Założone zostały łubki sześciootworowe. Pęknięte łubki, leżały po przybyciu naczelnika w czterech częściach przy lewym toku szynowym. Na pytanie czy miał wcześniej informację o pęknięciu lub złamaniu łubek w torze nr 2, odpowiedział: „Tak, miałem”. Na uściślające pytanie czy miał zgłoszenie o pękniętych lub złamanych łubkach w km 22.800 odpowiedział: „Nie, nie miałem”. Na pytanie: „Jeśli miał pan wiedzę o pękniętych łubkach w torze nr 2 to, w jakim czasie to było?” Odpowiedział: „nie pamiętam kiedy”. Naczelnik nie potrafił określić, kto zdemontował pęknięte łubki czterootworowe. Pracownicy zakładający łubki sześciootworowe, nie posiadali oprzyrządowania spawalniczego. Na temat procedury usuwania usterek w torach i prowadzenia na ten temat dokumentacji



naczelnik wyjaśnił, że usterki zgłaszane ustnie przez toromistrza i obchodowego są przez niego przekazywane na pociąg awaryjny w celu ich usunięcia. Usuwanie usterek jest uzgadniane także z dyspozytorem zakładu. Naczelnik nie potrafił określić czy toromistrz [redacted], który w dniu wypadku pełnił obowiązki kierownika pociągu gospodarczego i roboczego, posiada stosowne uprawnienia do wykonywania tych czynności. Do wysłuchania w dniu 09.07.2010 Naczelnik [redacted] nie potrafił określić miejsca znajdowania się bloczków rozkazów z drezyny awaryjnej. Na pytanie: „czy zabezpieczono złamane łubki z miejsca zdarzenia” pan [redacted] stwierdził, że „kilka dni po zdarzeniu łubki były, a na chwilę obecną ich nie ma” dodając jednocześnie, iż myślał, „że jak komisja oglądała sprzęt po zdarzeniu to także oglądała łubki, dlatego te łubki nie zostały zabezpieczone”.

W dniu 15.07.2010r. zastępca naczelnika ds. drogowych pan [redacted] dostarczył sporządzone przez siebie wysłuchania pracowników sekcji ISE Gliwice którzy wyjaśniają:

- Starszy monter ISE Gliwice [redacted] wysłuchiwany w sprawie wykonywanych prac w dniu 17.05.2010 związanych z usuwaniem skutków wypadku zaistniałego w dniu 16.05.2010 wyjaśnia, że wraz z panem [redacted] wysiadłem z drezyny jadącej do Zabrza. Na polecenie naczelnika przystąpili do wymiany pękniętych łubek w prawym toku szynowym. Łubki do wymiany zabrali jedną z przyczepy uszkodzonego pogotowia drogowego, a drugą z torowiska, (która wypadła w czasie zdarzenia) i przystąpili do wymiany. Rozkręcili śruby łubkowe, zdjęli łubki i położyli na podkładach, następnie założyli łubki sześciootworowe. Na pytanie „Czy pamięta pan na ile śrub były skręcone łubki” Odpowiedział: „Nie pamiętam”.
- monter ISE Gliwice [redacted] wysłuchiwany w sprawie wykonywanych prac w dniu 17.05.2010 związanych z usuwaniem skutków wypadku zaistniałego dnia 16.05.2010 wyjaśnia, że razem z panem [redacted] wysiadł z drezyny która jechała do Zabrza. Na polecenie naczelnika przystąpili do wymiany pękniętych łubek w prawym toku szynowym. Łubki do wymiany zabrali jedną z przyczepy uszkodzonego pogotowia drogowego, a drugą z torowiska (która wypadła w czasie zdarzenia) i przystąpili do wymiany. Rozkręcili śruby łubkowe, zdjęli łubki i położyli na podkładach, następnie założyli łubki sześciootworowe.
- toromistrza [redacted] wyjaśnia, że nie dokonywał wymiany łubek w km 22.800 i nie posiada wiedzy na ten temat.

- **świadców**

Nie zachodziła potrzeba.

c) stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:

- **systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych**

Nastawnia dysponującą „GIC” ;

plan świetlny; 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 strzałką koloru białego. Przycisk awaryjnej zmiany kierunku opłombowany. Licznik awaryjny zmiany kierunku opłombowany. Przekątnikownia nr 1 – zamknięta i opłombowana, klucz do przekątnikowi na tablicy kluczowej opłombowany.

Szczegółowy opis urządzeń na nastawni GLC stacji Gliwice, nastawni ZZ -2 stacji Zabrze oraz kontenerów urządzeń s.b.l nr 211/212 oraz 229/230 znajdują się w akcie wypadkowym.

Na gruncie:

urządzenia sbl 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.

Urządzeń wewnętrznych (przekątnikownia, siłownia itp.):

przekątnikownie zaplombowane, plomby w stanie nienaruszonym.

Dokonano pomiarów i badań w torze nr 2 na szlaku GIC-Zz-2 z sbl typu Eac (odstępy 254,240,230).

Badania i pomiary przeprowadzono w dniach 17- 20, 26.05.2010 przez pracowników rejonu diagnostycznego nr 1 oraz pracowników laboratorium automatyki w obecności członków komisji kolejowej zakładowej.

- I. Urządzenia SHP przed semaforami 254,240 i 230 działają prawidłowo, parametry elektryczne i montażowe w/w elektromagnesów SHP mieszczą się w normie.
- II. Wymagana widoczność sygnalizatorów sbl dla linii 137 na szlaku GIC - Zz-2 tor nr 2 przy obowiązującej prędkości 100km/h wynosi minimum 250 m.
Rzeczywista widoczność z miejsca prowadzącego jednostkę EN-57 (siedzenie z prawej strony kabiny):
 - a. semafor 254 widoczny w sposób ciągły z odległości 400m,
 - b. semafor 240 widoczny w sposób ciągły z odległości 400m,
 - c. semafor 230 widoczny w sposób ciągły z odległości 295m,
 - d. parametry elektryczne światła czerwonego semafora 230 są prawidłowe
- III. Obrazy sygnałowe na semaforach odstępowych są zgodne z instrukcją le-1 oraz istniejącą sytuacją ruchową.

Po przeanalizowaniu wyników sprawdzania i pomiarów stwierdza się, że działanie sbl typu Eac z odcinkami typu OTL-2-ZLB-Eac na torze nr 2 szlaku GIC-Zz-2 w kierunku zasadniczym jest zgodne z założeniami projektowymi i dokumentacją techniczno ruchową.

Na podstawie powyższego wyklucza się nieprawidłowe działanie urządzeń samoczynnej blokady liniowej jako jedną z przyczyn zdarzenia, nawet w przypadku wyizolowania się drezyny stojącej na odcinku torowym it230 przy niezajętym odcinku torowym it212, oraz sprawnych żarówkach semafora 212 - obraz semafora zmieniłby się z sygnału zabraniającego jazdy (światło czerwone sygnał - S1) na sygnał zezwalający (światło zielone-sygnał S2).

Wyklucza to treść wysłuchania maszynisty prowadzącego pociąg nr 63130 mówiący o istnieniu światła pomarańczowego na semaforze.



Badanie diagnostyczne urządzeń sbl potwierdzone protokołem nr IZATA1-54/27/2010 z dnia 10.03.2010 stwierdza prawidłowe działanie urządzeń sbl szlaku Gliwice -Zabrze.

Ostatni protokół kontroli utrzymania obiektu budowlanego nr IZATA1-54/100/2009 z dnia 21.11.2009 r.

Dnia 04.06.2010 od godz. 20.17 przeprowadzono wizję lokalną przy pomocy EN57-1307 starając się zachować parametry jazdy zarejestrowane przez rejestratory prędkości pociągu 63130 z dnia 16.05.2010r.

Po wyjeździe ze stacji Gliwice na tor nr 2 szlaku Gliwice-Zabrze przed semaforem sbl 240 dokonano próby działania urządzeń SHP (samoczynnego hamowania pociągu). Po najeźdzeniu na elektromagnes torowy znajdujący się 200m przed semaforem sbl 240 nie został obsłużony przycisk kasowania SHP. W tym czasie pociąg przejechał 100m i pozostało jeszcze 100m do semafora sbl 240 i następuje samoczynne hamowanie pociągu. Po obsłużeniu przycisku kasowania SHP został przerwany cykl samoczynnego hamowania.

Wyklucza to minięcie semafora sbl 240 przed obsłużeniem przycisku czujności SHP przez maszynistę prowadzącego pociąg 63130.

Kontynuując wizję lokalną dokonano obserwacji widoczności semafora sbl 230. Przed semaforem sbl 230 w odległości 200m znajduje się wiadukt kratownicowy. Przed wiaduktem znajduje się tor w lewym łuku patrząc w kierunku jazdy o promieniu R: 615m.

Jadąc po tym łuku, na podstawie zarejestrowanego filmu komisja stwierdziła, że:

1. w odległości około 500m od semafora sbl 230 nie są widoczne wskazania semafora sbl 230 i tarczy ostrzegawczej ToB odnoszącej się do semafora wjazdowego B posterunku odgałęźnego Maciejów Północny, znajdującej się z lewej strony toru nr 2 do Zabrze i nie odnoszącej się do tego toru,
2. następnie w ciągu jednej sekundy :
 - a. ukazuje się najpierw na chwilę obraz semafora sbl 230 przy niewidocznej tarczy ToB,
 - b. po chwili następuje zasłonięcie semafora sbl 230 przy nadal niewidocznej tarczy ToB,
3. po kolejnej chwili ukazuje się na trzy sekundy obraz tarczy ToB wskazujący jedno światło pomarańczowe ciągłe,
4. po tym czasie w tym samym momencie kratownica mostu przysłania tarczę ToB przy jednoczesnym wyłonieniu się zza kratownicy semafora sbl 230,
5. po kolejnej sekundzie zza kratownicy wyłania się tarcza ToB, i jest widoczna wraz z semaforem sbl 230 przez okres trzech sekund, po którym to czasie następuje zasłonięcie przez kratownicę na dwie sekundy semafora sbl 230,
6. będąc przed wiaduktem kratownicowym widoczny jest w sposób ciągły semafor sbl 230 i tarcza ToB.
7. jadąc jednostką EN57-1307 dokonano zatrzymania polegającego na tym, że wdrożono hamowanie nagłe z prędkości 70km/h (tj. prędkości jaką miał pociąg 63130 w tym miejscu) po obsłużeniu przycisku czujności SHP po przejeździe nad elektromagnesem torowym SHP przed semaforem sbl230. W wyniku hamowania nagłego czoło jednostki EN57-1307 zatrzymało się 3m za miejscem zderzenia.

Podsumowując analizę na podstawie wizji lokalnej stwierdza się, że:



1. przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych (zmierzch i opady deszczu) na analizowanym odcinku maszynista mógł się zasugerować i odczytać wskazania tarczy ToB jako wskazania semafora sbł 230. Wymagana widoczność dla semafora sbł 230 wynosząca 250m jest zachowana,
2. w przypadku prawidłowej reakcji maszynisty pociągu 63130 po obsłużeniu przycisku czujności SHP, pociąg ten powinien się zatrzymać przed przeszkodą lub najechać na nią z niewielką prędkością, dodatkowo widząc sygnały końca pociągu stojącego.

- **toru na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia, aż do miejsca zdarzenia, zgodnie z kierunkiem jazdy**

Pomiar toru nr 2 linii nr 137 szlaku Zabrze – Gliwice dokonany w dniu 17.05.2010r. Stan toru – dobry.

- **Pozostałej infrastruktury kolejowej**

Nawierzchnia kolejowa.

- Tor nr 2 klasyczny typu S- 49 na podkładach drewnianych DR/IIB/S, podsypka z tłuczni. Ostatnia naprawa główna 1985 – wykonana przez DOM Katowice. W km 22.757-22.904 łuk o promieniu R:4720m, w km 22.904 – 22.957 prosta. Ostatni protokół kontroli i pomiarów nr IZDKN1-500/583/2009 z dnia 18.12.2009. Pomiar drezyną EM-120 dnia 14.12.2009.
- W wyniku wypadku i jazdy dwóch wykolejonych zestawów kołowych uszkodzeniu uległo:
 - 371 szt. podkładów pojedynczych drewnianych,
 - 6 szt. podkładów podstykowych drewnianych,
 - wyboczenie toru na styku w km 22.834.Od dnia 17.05.2010 wprowadzono ograniczenie prędkości do 30km/h w km 22.650-22.850, do czasu naprawy toru. Obecny stan techniczny toru dostateczny.
- Sieć trakcyjna i słupy trakcyjne nie zostały uszkodzone.

- **urządzeń łączności**

Urządzenia łączności sprawne. Z zapisów w Dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności nastawni Gliwice GLC wynika, że dnia 30.04.2010r nastąpiła wymiana radiotelefonu pociągowego na kanale 5 z Koliber na Radmor EM 3036 nie posiadający rejestratora rozmów.

Przed wypadkiem radiotelefony przewoźne zainstalowane na EN-57-1172 i w mikrobusie szynowym były sprawne.

- **pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem zapisów z automatycznych rejestratorów danych**

- EN57-1172 PR Kraków, pojazd trakcyjny typ 5B6B5B rok budowy 1977 nr fabryczny 706 wyprodukowany przez PAFAWAG Wrocław, świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr PBU4-808/2008 z dnia 17.06.2008 wydane na przebieg 400000km ważne do 16.05.2011. Przebieg od naprawy do wypadku 333800km. Prędkościomierz typu RT9 nr 22872. Zakres pomiarowy prędkościomierza 120km/h. Zakres taśmy prędkościomierza 120km/h.



Ostatni przegląd okresowy PU2 12.05.2010 Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie sekcja utrzymania w Suchoj Beskidzkiej.

Ostatni przegląd kontrolny 12.05.2010 godz. 3:00 Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie sekcja utrzymania w Suchoj Beskidzkiej. Czas pracy od ostatniego przeglądu kontrolnego wynosi 42 godziny.

Z opisu taśmy prędkościomierza wynika:

- 1) Zapis na taśmie prędkościomierza rozpoczyna się od zarejestrowania ok. 1,5 min. postoju od godz. 20.18 do godz. 20.19.5 w stacji Gliwice.
- 2) O godz. 20.19.5 zarejestrowane jest załączenie napędu i wzrost prędkości do około 40 km/h a następnie wyłączenie napędu.
- 3) Po około 200m zarejestrowany jest przejazd nad torowym elektromagnesem SHP, prowadzenie EZT z kabiny Ra oraz użycie przycisku czujności SHP i CA (sem GLC) V=35km/h.
- 4) O godz. 20.20 zarejestrowane jest załączenie napędu i wzrost prędkości do około 60 km/h na drodze około 300m a następnie wyłączenie napędu.
- 5) O godz. 20.20.5 zarejestrowany jest wzrost ciśnienia w cylindrach hamulcowych i spadek prędkości do około 15 km/h., następnie chwilowe załączenie napędu i wzrost prędkości do około 30 km/h, potem jazda z wyłączonym napędem z prędkością malejącą do około 22 km/h na drodze około 400m.
- 6) O godz. 20.20.5 zarejestrowane jest również użycie przycisku czujności SHP i CA w kabinie Ra (zadziałanie CA)
- 7) O godz. 20.21. zarejestrowane jest załączenie napędu i wzrost prędkości do około 78 km/h na drodze około 1300m.
- 8) O godz. 20.21.5 zarejestrowany jest przejazd nad torowym elektromagnesem SHP oraz użycie przycisku czujności SHP i CA w kabinie Ra. (sem sbl 254) V=60km/h
- 9) O godz. 20.22.5 zarejestrowane jest wyłączenie napędu i jazda z prędkością malejącą do około 20 km/h na drodze 600m.
- 10) O godz. 20.23 zarejestrowany jest przejazd nad torowym elektromagnesem SHP oraz użycie przycisku czujności SHP i CA w kabinie Ra z opóźnieniem (sem sbl 240) V=55km/h.
- 11) O godz. 20.23.5 zarejestrowane jest załączenie napędu i wzrost prędkości do około 74 km/h na drodze ok. 900m.
- 12) O godz. 20.24.5 zarejestrowany jest przejazd nad torowym elektromagnesem SHP oraz użycie przycisku czujności SHP i CA w kabinie Ra (sem sbl 230) V=70km/h.
- 13) Po przejechaniu około 200m od elektromagnesu SHP zarejestrowane jest wyłączenie napędu a następnie urwanie się zapisu przy prędkości 74 km/h (spowodowane prawdopodobnie otwarciem prędkościomierza i wypadnięciem rolki).

Na podstawie powyższego opisu taśmy komisja ustaliła, że przejeżdżając nad elektromagnesem torowym SHP przed semaforem sbl 240 zarejestrowane jest opóźnione użycie przycisku czujności SHP. Przejeżdżając nad elektromagnesem torowym SHP przed semaforem sbl 230 zarejestrowane jest prawidłowe użycie przycisku czujności SHP przy załączonym napędzie i wzrastającej prędkości z 70km/h przy elektromagnesie SHP przed semaforem sbl 230 do prędkości 74 km/h w momencie najechania na mikrobus szynowy. Od przejazdu nad elektromagnesem SHP przed semaforem sbl 230 do momentu najechania, pociąg przejechał około 200m i brak jest rejestracji hamowania.



Taśma prędkościomierza z jednostki EN71-07 potwierdza parametry zarejestrowane na taśmie EN57-1172 do momentu urwania się zapisów. Niezarejestrowane parametry jazdy z powodu urwania się prędkościomierza są zarejestrowane na taśmie prędkościomierza EN71-07. Po przejechaniu około 250m od torowego urządzenia SHP przed semaforem sbl 230 zarejestrowane jest wyłączenie napędu i wzrost ciśnienia w cylindrze hamulcowym. Po przejechaniu około 300m z prędkością ok. 75 km/h następuje gwałtowny spadek prędkości do V= 0km/h.

- EN71-007 PR Kraków, pojazd trakcyjny typ 5B6B6B5B rok budowy 1976 nr fabryczny 7 wyprodukowany przez PAFAWAG Wrocław, świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr PBU4/6-14/2009 z dnia 31.03.2009 wydane na przebieg 400000km ważne do 31.03.2014. Przebieg od naprawy do wypadku 122636km. Prędkościomierz typu RT9 nr 36334. Zakres pomiarowy prędkościomierza 120km/h. Zakres taśmy prędkościomierza 120km/h. Ostatni przegląd okresowy PU2 05.05.2010 Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie sekcja utrzymania w Suchej Beskidzkiej. Ostatni przegląd kontrolny 12.05.2010 godz. 4.00 Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie PRTE Kraków Płaszów.
- Mikrobuse szynowy.
Świadectwo sprawności technicznej mikrobuse nr IRK7-10/2005/023/2008, wystawione dnia 11.04.2008r ważne do dnia 10.04.2011r. na przebieg 9000 mtg liczony od 6350 mtg. Aktualny przebieg 8258 mtg.
Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji mikrobuse nr T/2003/0063.
Świadectwo sprawności technicznej (przyczepy do wózka motorowego) PP-W-01 nr IRK 7-10/2005/032/2007 wystawione dnia 03.09.2007 ważne do dnia 03.09.2010r.
Ciężar brutto 22,4 [t], ciężar hamujący 80%, ciężar hamujący rzeczywisty 28 [t].

d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

- **środków podjętych przez personel kolejowy dla kontroli ruchu i sygnalizacji**

W dzienniku zakładowego dyspozytora IZDD(R217) Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach kolumny nie są wypełnione zgodnie z nagłówkiem, brak zapisu w formie pisemnej o wydaniu polecenia wyjazdu drezyny awaryjnej do stacji Rudy Chebzie. Z wysłuchania toromistrza wynika, że polecenie wyjazdu wydał telefonicznie dyspozytor zakładowy o godz. 19.40.

Z wydruku przebiegu pociągu z systemu SEPE w dniu 16.05.2010 wynika, iż dyspozytor liniowy ekspozytury w Katowicach nadał rodzaj pociągu ZRM22 relacji Gliwice-Ruda Chebzie, podczas gdy w dzienniku ruchu R-146 nastawni GIC kierunek Zabrze odnotowano numer pociągu ZXM22. W powyższym wydruku godzina wyjazdu pociągu ZRM22 jest zgodna z zapisem w dzienniku ruchu R-146 dla pociągu ZXM22 – godz. 20.13. W tym samym wydruku SEPE odnotowano czas przejazdu przez stację Zabrze o godz. 20.22 i przybycie do stacji Ruda Chebzie o godz. 20.30. Czasy jazdy pociągów odnotowywane w dzienniku ruchu R-146 nastawni GIC nie są pełne w treści (brak pełnych godzin odjazdu).



Zgodnie z działką nr 33 Regulaminu technicznego stacji Gliwice ważnym od dnia 05.12.2007 czas odbiegu dla pociągu towarowego wynosi:

- przed pociągiem pasażerskim z postojami 14 min,
- przed pociągiem pasażerskim bez zatrzymania 18 min.

Uwagi dotyczące pociągu ZRM22:

- Brak karty próby hamulca pociągu
- Nie wydano rozkazu pisemnego „O” dla pociągu ZRM22 w dniu 16.05.2010.
- Nie dostarczono komisji bloczków rozkazów pisemnych z mikrobusu szynowego.

W książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem EN57 - 1172 maszynista nie wpisał godziny przekazania pojazdu w stacji Gliwice. Zapis o sprawdzeniu radiołączności dokonany przez maszynistę w pierwszej części jest wyraźny, w dalszej rozmazany co może sugerować, że zapis został dokończony po wypadku. Według wyjaśnień maszynisty czas 2 minut jest nie wystarczający na wykonanie czynności związanych z przyjęciem pojazdu. Rozkładowy czas postoju pociągu 63130 w stacji Gliwice wynosi 1min. Podczas wizji lokalnej dokonano pomiaru czasu zdjęcia odcinka taśmy z zarejestrowanymi parametrami pracy pojazdu, oraz przygotowanie rejestratora do dalszej pracy – czas ten wynosił 47 sek. Prócz tego należy dodać czas potrzebny na wykonanie czynności przez maszynistów zdającego i przyjmującego określone w §15 ust.1 i ust.2 instrukcji Pt-2.

Karta pracy maszynisty zaginęła w trakcie wypadku, w związku z powyższym wystawiono duplikat.

Karta próby hamulca pociągu 63130 jest niezgodna z rozporządzeniem ministra transportu nr 63 z dnia 02 listopada 2006 roku w sprawie dokumentów, jakie powinny znajdować się na pojeździe kolejowym.

- **wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów**

Odbываła się za pomocą rozmów ustnych, telefonicznych i radiotelefonicznych w sposób opisany w wyjaśnieniach. Z zapisów w Dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności nastawni Gliwice GLC wynika że dnia 30.04.2010r nastąpiła wymiana radiotelefonu pociągowego na kanale 5 z Koliber na Radmor EM 3036 nie posiadający rejestratora rozmów.


- **środków podjętych w celu ochrony zabezpieczenia miejsca zdarzenia**

Do czasu przybycia komisji kolejowej zakładowej, miejsce wypadku zabezpieczyła Policja oraz Straż Ochrony Kolei.

e) **organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, w tym:**

- **czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu**

Wypadek wydarzył się w kodeksowym czasie pracy po właściwym wypoczynku. Norma godzin przepracowanych przez pracowników kolejowych nie została przekroczona.



27

- maszynista pociągu nr MPPJr 63130 . Wypadek wydarzył się w 1 godzinie pracy,
- kierownik pociągu nr MPPJr 63130 . Wypadek wydarzył się w 7 godzinie pracy,
- konduktor pociągu nr MPPJr 63130 . Wypadek wydarzył się w 7 godzinie pracy,
- starsza dyżurna ruchu nastawni dysponującej GIC w stacji Gliwice . Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,
- starszy dyżurny ruchu stacji Zabrze . Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,
- nastawniczy nastawni dysponującej GIC w stacji Gliwice . Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,
- kierowca drezyny i wózka motorowego pociągu ZRM – 22 . Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,
- drugi kierowca drezyny i wózka motorowego pociągu ZRM – 22 . Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy,
- torowca . Wypadek wydarzył się w 2 godzinie pracy.

- **stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia**

Wynik przeprowadzonych badań trzeźwości pracowników kolejowych mających związek z wypadkiem, maszynisty ; kierowcy drezyny , przeprowadzony przez Policję z Komendy Miejskiej w Zabrze – wynik 0,00%.
W dniu 17.06.20104 godzina 9:10 został poddany badaniu torowca – wynik 0,00%.

- **warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem**

Warunki środowiskowe i ergonomiczne nie miały związku przyczynowego z wypadkiem. Z wyjaśnień maszynistów i z zapisów w książce pokładowej wynika, że wycieraczki szyby czołowej EN57-1172 kabiny Ra pracowały prawidłowo przed wypadkiem.

- **przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy**

Nie stwierdzono naruszenia w przestrzeganiu przepisów bhp.

- **Analiza i wnioski:**

- a) **odniesienie do wcześniejszych wypadków zaistniałych w podobnych okolicznościach**

W IZ Tarnowskie Góry PR Katowice zdarzeń w podobnych okolicznościach nie zanotowano.

- b) **ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o stan faktyczny wymieniony w pkt. 1 i 2**



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 tym dzienniku kolumny nie są wypełnione zgodnie z nagłówkiem, brak zapisu w formie pisemnej o wydaniu polecenia wyjazdu drezyny awaryjnej do stacji Rudy Chebzie. Z wysłuchania toromistrza wynika, że polecenie wyjazdu wydał telefonicznie dyspozytor zakładowy o godz. 19.40.

Z wydruku przebiegu pociągu z systemu SEPE w dniu 16.05.2010 wynika że, dyspozytor liniowy ekspozytury w Katowicach nadał rodzaj pociągu ZRM22 relacji Gliwice-Ruda Chebzie, co nie jest zgodne z zapisem w dzienniku ruchu R-146 nastawni GIC kierunek Zabrze, ponieważ odnotowano tam numer pociągu ZXM22. Zgodnie z wytycznymi §81 ust.6 instrukcji Ir-1(R-1) „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów” wynika, że pojazdy pomocnicze określa się rodzajem pojazdu z dodaniem wyrazu np. „drezyna”, „wózek motorowy” i przy jeździe między przynajmniej trzema stacjami nadaje się numer dwucyfrowy, a dla jazdy z przyczepą dodaje się wyraz „z przyczepą”.

W książce pracy drogowego zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii toromistrz tego dnia odpisał wyjazd ze stacji macierzystej o godz. 20.15 a przyjazd na miejsce awarii o godz. 22.28 do stacji Ruda Chebzie, co jest niezgodne ze stanem faktycznym, ponieważ pociąg ZRM22 do stacji Ruda Chebzie nie dojechał.

Po przygotowaniu mikrobusu szynowego do wyjazdu na awarię został przestawiony z bazy(rejon wolne tory), na tor nr 6 stacji Gliwice rejon nastawczy GIC, po wyjeździe pociągu nr 83102 który odjechał z toru nr 6 stacji Gliwice o godz. 20.06.

O godz. 20.09 z toru nr 5 stacji Gliwice w kierunku Zabrze wyprawiony został pociąg nr 46. Podczas jazdy tego pociągu blokada sbl na szlaku Gliwice – Zabrze działała prawidłowo i maszynista nie odczuł żadnych zakłóceń biegu pociągu. Widoczność była dobra. Podczas jazdy na tym szlaku maszynista nie widział osób postronnych. Pociąg nr 46 wjechał do stacji Zabrze o godz. 20.18 a wyjechał o godz. 20.19.

W tym czasie o godz. 20.13 z toru nr 6 stacji Gliwice rejon GIC, bez zgłoszenia zestawienia dyżurnemu ruchu i bez otrzymania wymaganego wydruku komputerowego rozkazu „O”, wyprawiony został na sygnał zezwalający na semaforze G6 na tor nr2, pociąg nr ZRM22 złożony z mikrobusu szynowego i przyczepy ustawionej na czole w kierunku jazdy. W trakcie jazdy mikrobus szynowy zatrzymał się około godz. 20.20 na polecenie toromistrza, który nie posiadał uprawnień kierownika pociągu. Koniec pociągu znajdował się w km 22.857 tj. 48 metrów za semaforem sbl 230. Według wyjaśnień złożonych przez załogę mikrobusu szynowego wynika, że zatrzymanie nastąpiło z powodu przebywania na torze osób postronnych i celem sprawdzenia czy osoby te nie dokonywały zaboru mienia kolejowego.

Toromistrz wyjaśnia:

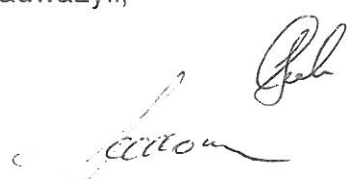
- podczas jazdy widział 300m przed sobą 2 osoby postronne, i polecił się zatrzymać kierowcy mikrobusu,
- po wyjściu z drezyny widział znikające sylwetki i gonił je na odległość 60m w kierunku Maciejowa przez około 2-3 minuty.

Pan wyjaśnia :

- podczas jazdy toromistrz zauważył trzy osoby
- po zatrzymaniu na polecenie toromistrza pobiegli 100-150m w kierunku Zabrze.

Pan wyjaśnia,:

- za GIA kręciło się trzech ludzi, którzy uciekli jak ich zauważyli,



- po zatrzymaniu nikt nie usiłował gonić ani złapać osób postronnych, bo po zatrzymaniu te osoby uciekły na lewą stronę

Pan [imię] wyjaśnia,:

- stojąc za kierowcą dojeżdżając do osób postronnych, osoby te zaczęły uciekać w kierunku Maciejowa Północnego,
- nikt z załogi nie gonił osób postronnych,

Pan [imię] :

- jadąc w tylnej kabinie widział osobiście osoby postronne w odległości 100m przed jadącą drezyną, po zatrzymaniu nic nie wspomina o gonieniu osób postronnych przez członków załogi.

Pan [imię] wyjaśnił

- jadąc zauważył przy torze osoby postronne, po zatrzymaniu nic nie wspomina o gonieniu osób postronnych przez członków załogi.

Po zatrzymaniu mikrobusu szynowego w km 22.857 cztery metry przed stykiem nieizolowanym, pracownicy mikrobusu szynowego stwierdzili na temat uszkodzonego styku:

Toromistrz [imię] :

- nie potrafi określić czy tor był uszkodzony,

Pan [imię] :

- brakuje dwóch śrub łubkowych w prawym toku szynowym,

Pan [imię] :

- widział w obecności wszystkich rozkręcone śruby,

Pan [imię] :

- nic nie wie na temat braku śrub łubkowych,

Pan [imię] :

- widział w obecności toromistrza, że są odkręcone nakrętki śrub, nie potrafi dokładnie określić liczby rozkręconych śrub.

Kierowca drezyny stwierdza, że po zatrzymaniu pociągu ZRM22 na szlaku podjął próbę nawiązania radiołączności z dyżurnym ruchu nastawni GIC, którą za wyjątkiem pana [imię] potwierdzają pozostali członkowie załogi mikrobusu. Nie potwierdzają tego dyżurni ruchu nastawni GIC i Zz. Komisja stwierdza, że po zatrzymaniu pociągu ZRM22 kierowca nie nawiązał łączności z dyżurnym ruchu GIC i nie przekazał informacji o zatrzymaniu pociągu na szlaku, co uniemożliwiło dyżurnej nastawni GIC poinformowanie o tym fakcie maszynisty pociągu 63130. Kierowca drezyny nie próbował poinformować o zatrzymaniu pociągu ZRM22 na szlaku Gliwice-Zabrze poprzez sąsiednie posterunki ruchu (MPn, GlA, Zz). Kierowca nie włączył sygnału „alarm” „A1” a mikrobus szynowy był osygnalizowany sygnałem końca pociągu „Pc5” – dwa czerwone światła.

W dniu 15.05.2010 pociąg nr 63130 został przywrócony do ruchu po przerwie od dnia 04.05.2010.

W dniu 16.05.2010 dyżurna ruchu dysponująca nastawni GIC [imię] nie знаła treści telegramu o przywróceniu pociągu 63130, lecz wiedzę o jeździe tego pociągu miała z systemu komputerowego SEPE(SWDR).

O godz. 20.16 dyżurna ruchu pomocnicza otrzymała zgłoszenie odjazdu pociągu 63130 z posterunku odgałęźnego Szobiszowice, który o godz. 20.18 (z opóźnieniem 9 min w stosunku do rozkładu jazdy) wjechał na tor przyperonowy nr 6 stacji Gliwice. Planowy postój tego pociągu wynosi 1 min. W tym pociągu dokonana została

planowa podmiana drużyny trakcyjnej (maszynisty). Zmianę roboczą kończył maszynista [redacted], a rozpoczynał maszynista [redacted]. Maszynista [redacted] po zatrzymaniu się pociągu w stacji Gliwice zdjął taśmę prędkościomierza, dokonał zapisu o zakończeniu pracy w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem i przekazał ustnie maszyniście [redacted] informację o stanie technicznym taboru. Maszynista [redacted] założył taśmę do prędkościomierza i nawiązał radiołączność z dyżurnym ruchu GIC (czego dyżurna ruchu [redacted] nie pamięta). Sprawdzenie łączności odnotował w książce pokładowej. Zapis o sprawdzeniu radiołączności dokonany przez maszynistę w pierwszej części jest wyraźny, w dalszej rozmazany, co może świadczyć, że zapis został dokończony po wypadku. Z uwagi na brak oryginału karty pracy maszynisty (która zaginęła w czasie zdarzenia) komisja nie może stwierdzić czy maszynista dokonał wpisów do swojej karty pracy.

Maszynista sprawdził także, czy jest karta próby hamulca oraz rozkaz pisemny „O” na pociąg 63130 i zapoznał się z jego treścią. O godz. 20.20 pociąg 63130 odjechał ze stacji Gliwice po podaniu przez kierownika pociągu [redacted] przez radiotelefon sygnału Rp14 (a powinien być podany sygnał Rp13) oraz na sygnał wolna droga S10 (światło dolne pomarańczowe ciągłe, światło górne zielone ciągłe – „jazda z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”) na semaforze wyjazdowym G6 torem nr 2 kierunek zasadniczy.

Mniej więcej w tym samym czasie nastąpiło zatrzymanie pociągu ZRM22 trzy odstępy dalej w km 22.857; za semaforem sbl 230.

Po osiągnięciu przez pociąg 63130 prędkości 60km/h, maszynista wykonał hamowanie kontrolne, podczas którego prędkość spadła do 15 km/h. Następnie następuje załączenie napędu i wzrost prędkości do 30km/h. Przejeżdżając przez miejsce osygnalizowane opuszczenia pantografów prędkość spada do 22km/h.

O godz. 20.21 następuje załączenie napędu i wzrost prędkości do około 78km/h.

O godz. 20.21.5 zarejestrowany jest przejazd nad torowym elektromagnesem SHP z prędkością 60km/h, użycie przycisku czujności SHP i CA. (semafor sbl 254 wskazuje sygnał S2 – jedno światło zielone ciągłe). Od godz. 20.22.5 zarejestrowany jest spadek prędkości do około 20 km/h, z powodu przejazdu przez odcinek, na którym obowiązuje czasowe ograniczenie prędkości do 30km/h. Podczas spadku prędkości następuje o godz. 20.23 przejazd nad torowym elektromagnesem SHP z prędkością 55km/h oraz użycie przycisku czujności SHP i CA z opóźnieniem (semafor sbl 240 wskazuje sygnał S5 – jedno światło pomarańczowe ciągłe tzn. że następny semafor wskazuje sygnał S1(jedno światło czerwone) stój). Opóźnione obsłużenie przez maszynistę przycisku SHP i CA może świadczyć o rozproszeniu uwagi w czasie prowadzenia pociągu. Od godz. 20.23.5 następuje wzrost prędkości przy załączonym napędzie, pomimo że poprzedni semafor (sbl240) informował maszynistę o zbliżaniu się do semafora sbl, który mógł wskazywać sygnał S1 „stój” (jedno światło czerwone).

W czasie tej jazdy na łuku w odległości od 500m do wiaduktu przed semaforem sbl 230 widoczne są przemiennie dwa obrazy świetlne na sygnalizatorach (tarcza ostrzegawcza ToB [jedno światło pomarańczowe stałe] ustawiona z prawej strony toru nr 2 kierującego na posterunek odgałęźny Maciejów Północny i semafor sbl 230 [jedno światło czerwone stałe] ustawiony z prawej strony toru nr 2 kierunek Zabrze) spowodowane przesłanianiem tych sygnałów kratownicą wiaduktu, którego oś znajduje się w km 23.126. Wymagana widoczność w sposób ciągły dla semafora sbl 230 wynosząca 250m jest zachowana. O godz. 20.24.5 maszynista obsłużył bez zwłoki przycisk czujności SHP i CA przejeżdżając przy załączonym napędzie z

prędkością 70km/h nad torowym elektromagnesem SHP znajdującym się 200m przed semaforem sbl 230, którego obraz wskazywał sygnał S1 „stój”, jednocześnie nie reagując na wskazanie tego semafora i widoczne sygnały końca stojącego pociągu. Od minięcia tego elektromagnesu nie następuje wyłączenie napędu, brak jest wdrożonego hamowania, a prędkość wzrasta do 74km/h i z tą prędkością pociąg 63130 mija semafor sbl230 wskazujący sygnał S1 „stój”, na skutek czego pociąg ten najechał na stojący 48 metrów za semaforem sbl 230 mikrobus szynowy. W wyniku najechania na mikrobus szynowy nastąpiło jego wykolejenie czwartą osią w kierunku jazdy na prawą stronę, z jednoczesnym wykolejeniem pierwszej osi pierwszego wózka EN57-1172 i przemieszczenie się w tym stanie do km 22.620 tj. na długości 237m.

Po tym zdarzeniu została uruchomiona akcja ratunkowa. Powiadomione zostało Pogotowie Ratunkowe, Policja i Straż Ochrony Kolei.

Komisja ustaliła, że:

1. maszynista po obsłużeniu przycisku czujności podczas przejeżdżania nad elektromagnesem torowym SHP przed semaforem sbl 230 niedostatecznie obserwował szlak przed pociągiem tj. mylnie odczytał obraz na semaforze sbl 230 wskazującym sygnał S1 "stój" jak również nie zareagował właściwie widząc światła koloru czerwonego (sygnałów końcowych) na mikrobusie szynowym.
2. maszynista jadąc od semafora sbl240 nie zachował należytej ostrożności, następstwem czego było minięcie semafora sbl230, który wskazywał sygnał S1 "stój". W wyniku minięcia semafora sbl230 wskazującego sygnał „stój” nastąpiło najechanie na mikrobus szynowy stojący za semaforem sbl230,
3. podczas wizji lokalnej przeprowadzonej w dniu 04.06.2010r. jadąc jednostką EN57-1307 dokonano zatrzymania polegającego na tym, że wdrożono hamowanie nagłe z prędkości 70km/h (tj. prędkości jaką miał pociąg 63130 w tym miejscu) po obsłużeniu przycisku czujności SHP i CA. W wyniku hamowania nagłego czoło jednostki EN57-1307 zatrzymało się na wysokości zderzenia. Wizja lokalna wykazała, że nawet podczas rozproszenia uwagi maszynisty podczas prowadzenia pociągu, w przypadku prawidłowej reakcji maszynisty na sygnał przejazdu nad elektromagnesem torowym SHP przed semaforem sbl230 zmniejszyłoby skutki najechania lub nie doprowadziłoby do najechania pociągu 63130 na mikrobus szynowy,
4. po przeanalizowaniu wyników sprawdzania i pomiarów urządzeń sbl wykluczyła nieprawidłowe działanie urządzeń samoczynnej blokady liniowej jako jedną z przyczyn zdarzenia, nawet w przypadku wyizolowania się drezyny stojącej na odcinku torowym it230 przy niezajętym odcinku torowym it212, oraz sprawnych żarówkach semafora sbl212 - obraz semafora sbl230 zmieniłby się z sygnału zabraniającego jazdy (światło czerwone-sygnał - S1) na sygnał zezwalający (światło zielone-sygnał S2) oraz na poprzedzającym go semaforze sbl 240 z sygnału zezwalającego (światło pomarańczowe-sygnał S5 na światło zielone-sygnał S2).
Wyklucza to treść wysłuchania maszynisty prowadzącego pociąg nr 63130 mówiący o istnieniu światła pomarańczowego na semaforze sbl230,
5. w związku z rozbieżnymi wysłuchaniami pracowników mikrobusu szynowego dotyczącymi usterki w torze na styku, komisja ustaliła, iż była usterka polegająca na rozkręceniu śrub łukowych, lecz nie potrafi określić kto i kiedy tego dokonał,



6. Uwzględniając treść większości spójnych wysłuchań komisja przyjęła, że prawdopodobnie były osoby postronne na torowisku w celu prawdopodobnej kradzieży, natomiast nie daje wiary treści wysłuchań pana [imię], który stwierdził że widział te osoby, natomiast w czasie jazdy pociągu zajmował stanowisko z którego nie było możliwości obserwacji torowiska przed drezyną w kierunku jazdy.
7. Komisja stwierdza, że przebywanie osób postronnych na szlaku nie było podstawą do zatrzymania się pociągu ZRM22 i postoju w miejscu zatrzymania przez około 5 minut bez powiadomienia dyżurnego ruchu. Z wyjaśnień pracowników mikrobusu szynowego wynika, że po podaniu sygnału „baczność” i zatrzymaniu się mikrobusu szynowego osoby te zbiegły. Pracownicy nie informują komisji o tym, że te osoby dokonywały kradzieży lub ingerencji w urządzenia torowe oraz że stwarzały zagrożenie bezpieczeństwa ruchu dla tego pojazdu polegające na nie usuwaniu się z toru.

Podsumowując powyższe ustalenia przebiegu zdarzenia należy stwierdzić, że wypadek powstał w wyniku niestosowania się do obowiązujących na PKP PLK S.A. oraz w spółce Przewozy Regionalne postanowień i instrukcji, jak również nieuwagi w wykonywaniu czynności przez pracowników t.j.

1. Maszynista [imię] powinien:
 - uważnie obserwować sygnały na sygnalizatorach oraz ściśle stosować się do nich, a także zwracać uwagę na prowadzony pociąg, zgodnie z Instrukcją dla Maszynisty Pojazdów Trakcyjnych Pt-2 §12 ust. 2 pkt. 1,4, czego nie uczynił,
 - podczas prowadzenia pociągu obserwować sygnały, a od semafora sbl 240, który wskazywał sygnał S5(jedno światło pomarańczowe) informujący, że następny semafor sbl 230 wskazuje sygnał S1 „Stój”(światło czerwone) maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał „Stój” zgodnie z wytycznymi Instrukcji Ir-1 § 3 ust 13 pkt. 1 i 5, czego nie uczynił,
 - podczas prowadzenia pociągu obserwować sygnały i wskaźniki, stosować się do tych wskazań, oraz obserwować czy na torze, po którym ma przejechać pociąg nie ma przeszkód do jazdy, zgodnie z wytycznymi Instrukcji Ir-1 § 63 ust 1 pkt. 3a i 3b, czego nie uczynił,
 - zatrzymać pociąg 63130 przed semaforem sbl 230 wskazującym sygnał „stój”. Dalsza jazda jest możliwa, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstępie i po podaniu sygnału „baczność” powinien jechać ostrożnie z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h i tak ją regulować, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody zgodnie z wytycznymi Instrukcji Ir-1 § 63 ust.10. Widząc przeszkodę na torze kontynuował jazdę i mimo sygnału S1„stój” na semaforze sbl 230.
2. Kierowca drezyny [imię] powinien:
 - ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyżurnym ruchu czasów jazdy oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez zezwolenia dyżurnego ruchu co jest zgodne z wytycznymi Instrukcji Ir-1 § 81 ust.9.Ust. 11 § 81 instrukcji Ir-1 prowadzi w konsekwencji do konieczności stosowania się kierowcy drezyny do zasad prowadzenia ruchu pojazdu pomocniczego na zasadach



pociągowych opisanych w § 63 ust.19 instrukcji Ir-1, do których to zasad kierowca się nie zastosował.

- niezwłocznie nawiązać łączność po zatrzymaniu się drezyny na blokadzie sbł za semaforem 230 co jest zgodne z wytycznymi Instrukcji Ir-1 § 63 ust 19, a czego nie dokonał.

3. Toromistrz

- wydał kierowcy polecenie zatrzymania pociągu ZRM22 nie posiadając kwalifikacji kierownika pociągu gospodarczego i roboczego co jest naruszeniem Rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie wykazu stanowisk związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
- po zatrzymaniu pociągu na szlaku powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu o przyczynie zatrzymania zgodnie z wytycznymi Instrukcji Ir-1 § 63 ust.19, a czego nie dokonał.

4. Pociąg ZRM22 prowadzony był bez kierownika pociągu gospodarczego i roboczego co jest naruszeniem §15 ust.7 instrukcji Ir-1. Regulamin drogowego zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii nie przewiduje tego stanowiska.

c) określenie przyczyn wypadku

Bezpośrednia przyczyna wypadku:

Niezatrzymanie się pociągu nr 63130 przed semaforem samoczynnej blokady liniowej 230 wskazującym sygnał S1 „stój” i najechanie na stojący w odległości 48m za tym semaforem pociąg ZRM22 (mikrobus szynowy z przyczepą).

Pierwotna przyczyna wypadku:

Błędna ocena sytuacji przez toromistrza, która doprowadziła do zatrzymania pociągu ZRM 22 w km 22.857 na odstępie 230 samoczynnej blokady liniowej szlaku Gliwice – Zabrze, w odległości 48m za osłaniającym go semaforem sbł 230, nie zachowując jednocześnie niezwłocznego powiadomienia dyżurnego ruchu o zatrzymaniu.

Pośrednia przyczyna wypadku :

- Niedostateczna obserwacja szlaku podczas prowadzenia pociągu 63130 przez maszynistę na odcinku od elektromagnesu SHP przed semaforem sbł240 do semafora sbł 230.
- Niewłaściwa reakcja maszynisty na wskazania semaforów sbł 240 i 230
- Przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych (zmierzch i opady deszczu) maszynista zasugerował się wskazaniem tarczy ToB jako wskazaniem semafora sbł 230.

d) ustalenie kategorii wypadku zgodnie z załącznikiem nr 6 do Rozporządzenia:

B04 - niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem stój lub w miejscu w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.



e) inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia:

- Karta próby hamulca pociągu 63130 jest niezgodna z rozporządzeniem ministra transportu nr 63 z dnia 02 listopada 2006 roku w sprawie dokumentów, jakie powinny znajdować się na pojeździe kolejowym z napędem.
- Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach opracuje działkę nr 33 Regulaminu Technicznego Stacji Gliwice dotyczącej wyjazdu na sygnał zezwalający na semaforze pociągów gospodarczych oraz określi czy działka ta dotyczy ruchu pociągów przy sprawnie działających urządzeniach sbł.
- Niewystarczający czas na prawidłowe przeprowadzenie wymaganych czynności przez maszynistę w przypadku zmiany drużyny trakcyjnej („z ręki do ręki”).
- Brak wpisów w dzienniku dyspozytora zakładowego IZ Tarnowskie Góry o poleceniu wyjazdu dotyczącego pojazdów pomocniczych i taboru specjalnego.
- Brak udokumentowania (R-138) polecenia wyjazdu i numeru pociągu nadanego przez dyspozytora liniowego ekspozytury Katowice.
- Brak polecenia wydania rozkazu pisemnego „O” przez dyżurnego ruchu dysponującego nastawni GIC dla pociągu ZRM22.
- Rubryki nr 5 i 7 z dziennika ruchu R-146 nie są prowadzone zgodnie z Instrukcją Ir-1 § 36.
- ISE Gliwice nie dostarczyła bloczków rozkazów pisemnych będących na wyposażeniu mikrobusu szynowego w dniu zdarzenia.
- Kierowca mikrobusu szynowego wyjechał pociągiem ZRM22 bez pobrania rozkazu pisemnego „O”
- Kierowca mikrobusu szynowego nie przestrzegał maksymalnej prędkości jazdy tj. 40km/h przy jeździe przyczepą na przód (Instrukcja Ir-1 § 82 ust. 2. pkt 5b).
- Maszynista pociągu 63130, powinien odjechać pociągiem nr 63130 ze stacji Gliwice na sygnał Rp13 (pociąg nr. ... gotów do odjazdu) podany przez kierownika pociągu, a odjechał na sygnał Rp14 (Odjazd pociągów pasażerskich), co jest niezgodne z wytycznymi Instrukcji le-1 § 13 ust 1 pkt. 3 oraz Instrukcji Ir-1 § 61 ust 1,
- Kierownik pociągu 63130 podał nieprawidłowy sygnał Rp14 (Odjazd pociągu pasażerskiego) do odjazdu pociągu z stacji Gliwice. Powinien podać sygnał Rp13 (pociąg nr. gotów do odjazdu), co jest niezgodnie z wytycznymi Instrukcji le-1 § 13 ust 1 pkt. 3 oraz Instrukcji Ir-1 § 61 ust 1.
- Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach przywróci rejestrator rozmów radiotelefonicznych na nastawni GIC.

- Zastosowane operatywne środki zapobiegawcze:

Komisja złożyła wniosek o powierzenie maszyniście *[imię i nazwisko]*, toromistrzowi *[imię i nazwisko]*, oraz kierowcy drezyny i wózka motorowego *[imię i nazwisko]* innej pracy niż dotychczas wykonywana.

W stosunku do pozostałych pracowników ZLK Tarnowskie Góry, Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach oraz Małopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Krakowie wnioski zostaną podjęte przez kierowników zakładów po przedstawieniu protokołu ustaleń końcowych.

- Zalecenia i wnioski zapobiegawcze mające na celu uniknięcie takich wypadków w przyszłości lub ograniczających ich skutki

1. Zdaniem komisji czas przeznaczony na dokonanie podmiany przez drużyny trakcyjne „z ręki do ręki” jest niewystarczający w związku z tym Przewozy

[Podpis] 35

Regionalne sp. z o.o. opracuje dla każdego typu pojazdu kolejowego z napędem wymagany czas przekazania pojazdu przez drużyny trakcyjne zgodnie z obowiązującymi przepisami, instrukcjami, decyzjami i do tego zostanie dostosowany rozkład jazdy.

2. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach opracuje biuletyn informacyjny o wypadku.
3. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach oraz Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie spowoduje by na podstawie opracowanego biuletynu na najbliższych pouczeniach okresowych na stanowiskach drużyn pociągowych zostały omówione wszystkie okoliczności wypadku.
4. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach ureguje prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego uruchamianych dla potrzeb zakładu zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir1(R-1).
5. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach z uwagi na bliskość ustawienia tarczy ostrzegawczej ToB odnoszącej się do semafora B posterunku odgałęźnego Maciejów Północny i semafora sb1230 przy torze nr 2 szlaku Gliwice-Zabrze rozważy możliwość przesunięcia tarczy ToB na wysokość semafora sb1 230 z zachowaniem warunków zawartych w instrukcji WTBE-10.
6. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach ureguje dokumentowanie polecenia wyjazdów dotyczących pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego wydawanych przez dyspozytora zakładu.
7. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach uaktualni Regulaminy drogowych zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii.
8. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach spowoduje by na podstawie opracowanego biuletynu na najbliższych pouczeniach okresowych na stanowiskach:
 - kierowca drezyny,
 - kierownik pociągu gospodarczego i roboczego,
 - toromistrz,
 - dyżurny ruchuzostały omówione wszystkie okoliczności wypadku.

Podpisy komisji:

1. 10.09.2010
(podpis i data)

2. 10.09.2010
(podpis i data)

3. 10.09.2010
(podpis i data)

4. 10.09.2010
(podpis i data)

5. 10.09.2010
(podpis i data)

6. 10.09.2010
(podpis i data)

7. 10.09.2010
(podpis i data)

8. 10.09.2010
(podpis i data)

9. 10.09.10
(podpis i data)