

- Rz nr 8 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym - lewym 300 m, na podrojazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 13 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – prawym 190 m, na podrojazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 15 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – prawym 300 m, na podrojazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 27 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – prawym 300 m, na podrojazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 28 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – lewym 300 m, na podrojazdnicach drewnianych, na tłuczniu.

c/ Wstawki międzyrozjazdowe:

- wstawka między rozjazdami 4 – 28 długości 100 m (tor nr 4) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady strunobetonowe INBK-7, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 5 – 6 długości 8 m (tor nr 2) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 6 – 27 długości 16 m (tor nr 2) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 7 – 9 długości 8 m (tor nr 1) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 8 – 10 długości 13 m (tor nr 3) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 10 – 11 długości 8 m (tor nr 3) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 4 – 6 długości 9 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń.
- wstawka między rozjazdami 27 – 28 długości 10 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 5 - 7 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 6 – 9 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 7 – 10 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 9 – 11 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 8 – 16 długości 97 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 10 – 15 długości 60 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń
- wstawka między rozjazdami 11 – 17 długości 59 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłuczeń.

Urządzenia elektroenergetyczne w obrębie Bł1:

Przed zdarzeniem nad torem 1a, 1t, 2a, 2t, 3a, 3t wywieszona była sieć trakcyjna typu YzC120-2C, a nad pozostałymi torami tj. 4t, 23a, 33a, 606, 607 oraz przejściami rozjazdowymi typu C95-C.

W obrębie nastawni wykonawczej Bł-1 były zabudowane zasilacze wraz z odłącznikami OKZ z napędami elektrycznymi. OKZ110 „Borsukówka” na lokacie 175-8 w km 175, 054, OKZ80 „stacyjny 2” na lokacie 175-14 w km 175, 156 na podporze bramki, zaś odłącznik sieciowy nr 118 na lokacie 175-14 w km 175, 156 na drugiej podporze tej bramki, odłącznik sieciowy nr 201 na lokacie 175-16 w km 175, 202 na podporze następnej bramki.

Trzecia bramka znajdowała się w km 175, 246 lokata 175-18.

Pojedyncze konstrukcje wsporcze były wykorzystane do podwieszenia sieci trakcyjnej nad torem 606 w rejonie rozjazdu nr 13 oraz do podwieszeń i kotwień przejść rozjazdowych.

Energetyka nieatrakcyjna 25 słupów oświetlenia zewnętrznego typu ŻN10 wraz osprzętem tj. oprawy 25 szt, skrzynki na słupach oraz połączenia około 750 mb kabla YAKY 4x25 mm².

f) stosowane na miejscu wypadku środki łączności radiowej i telefonicznej,

Urządzenia łączności zainstalowane na nastawni dysponującej Błd:

Łączność przewodowa:

-centralka telefoniczna typu KTE 101, sprawna technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010 r., zapewniała łączność strażnicową, pociagową i wypadkową w następującej konfiguracji:

- przycisk nr 1 strażnicowy Łapy,
- przycisk nr 2 strażnicowy Białystok Fabryczny,
- przycisk nr 3 strażnicowy Białystok Starosielce,
- przycisk nr 4 wypadkowy Łapy,
- przycisk nr 5 wypadkowy K. L.e,
- przycisk nr 6 pociagowy Łapy,
- przycisk nr 7 pociagowy Białystok Fabryczny,
- przycisk nr 8 pociagowy Białystok Starosielce,
- przycisk nr 9 pociagowy K. L.e,
- przycisk nr 10 pociagowy Wasilków,

-centralka telefoniczna typu KTE 201, sprawna technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010, zapewniała łączność stacyjną w następującej konfiguracji:

- przycisk nr 1 – do nastawni wykonawczych Bł1, Bł4, Bł11,
- przycisk nr 2 – do nastawni wykonawczych Bł1, Bł2, Bł3, Bł5,
- przycisk nr 3 – do nastawni wykonawczych Bł4, Bł6, Bł7, Bł8,
- przycisk nr 4 – do rewidentów Cargo,
- przycisk nr 5 – do nastawni wykonawczej Bł11,

-centralka telefoniczna typu MB 6, sprawna technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010, zapewniała łączność stacyjną w następującej konfiguracji:

- przycisk 1 – do nastawni wykonawczych Bł4, Bł5, Bł6, Bł.,
- przycisk 2 – do nastawni wykonawczych Bł1, Bł8,

-2 aparaty telefonicznej łączności ogólnie eksploatacyjnej (obecne nazewnictwo łączy publiczne), o numerze (085) 673 3318 (fax) (085) 673 1318, sprawne technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010 r.

-selektor IP,

-aparat sztywnie łączy z megafonem (zapowiadanie pociągów),

- rejestrator IRYS 707 F, sprawny technicznie, zapewniał rejestrację rozmów telefonicznych prowadzonych z centrali KTE 101, ostatni przegląd we wrześniu 2010 r., dokonany przez firmę Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe INN Marek Korzunowicz w ramach umowy 13/209/001/00/11025750/10/I/O z dnia 16.02.2010.

Łączność bezprzewodowa:

-koncentrator radiotelefoniczny KRP 10, sprawny technicznie, zapewniał łączność w sieci pociągowej, drogowej i utrzymania, antena na maszcie umiejscowionym na dachu budynku nastawni Błd ostatni przegląd w październiku 2010 r., z podziałem na następujące kanały:

- -kanał pociagowy 4 –linia 6,
- -kanał pociagowy 5 – linia 38, 32
- -kanał pociagowy 7 – linia 37,
- -kanał ratunkowy,
- -kanał drogowy,
- -kanał utrzymania,

- radiotelefon FM 3206, sprawny technicznie, do zapewnienia stacyjnej łączności manewrowej w obrębie stacji Białystok, ostatni przegląd w październiku 2010 r.,

- rejestrator IRYS 707 F, sprawny technicznie, zapewniał rejestrację rozmów radiotelefonicznych z koncentratora z układu rozmownego, ostatni przegląd we wrześniu 2010 r., dokonany przez firmę Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe INN Marek Korzunowicz w ramach umowy 13/209/001/00/11025750/10/I/O z dnia 16.02.2010 r.

Przeglądy urządzeń łączności są wykonywane przez pracowników telekomunikacji kolejowej w myśl postanowień harmonogramu wynikającego z Umowy nr A/09/01B/001/00/0025/09 z dnia 27.02.2009 r. na wykonywanie usług utrzymania urządzeń telekomunikacyjnych w latach 2009-2012 r. na rzecz PKP PLK S.A. przez Telekomunikację Kolejową Spółka z o. o.

Urządzenia łączności zainstalowane na nastawni wykonawczej Bł1 przez wypadkiem (opis na podstawie zachowanej dokumentacji technicznej):

Łączność przewodowa:

-centralka telefoniczna typu MB 10, sprawna technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010, zapewniała łączność stacyjną ruchową pomiędzy posterunkami w obrębie stacji Białystok, zasilanie urządzenia akumulatorowe

-aparat telefonicznej łączności ogólnie eksploatacyjnej (obecne nazewnictwo łączy publiczne), o numerze (085) 673 1615, sprawny technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010 r.

Łączność bezprzewodowa:

-radiotelefon łączności manewrowej sieci stacyjnej typ FM 3001, sprawny technicznie, zapewniał łączność manewrową stacyjną, antena na maszcie umiejscowionym na dachu budynku nastawni Bł1, ostatni przegląd w październiku 2010 r.

Przeglądy urządzeń łączności są wykonywane przez pracowników telekomunikacji kolejowej w myśl postanowień harmonogramu wynikającego z Umowy nr A/09/01B/001/00/0025/09 z dnia 27.02.2009 r. na wykonywanie usług utrzymania urządzeń telekomunikacyjnych w latach 2009-2012 na rzecz PKP PLK S.A. przez Telekomunikację Kolejową Spółka z o. o.

g) prace wykonywane w miejscu wypadku albo w jego sąsiedztwie,

Nie były prowadzone.

h) Uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy realizacji,

Nazwisko i imię inicjały oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię inicjały przyjmującego
M. S. Maszynista	5 ³⁰	Dyżurny Ruchu Błd	K. L.
K. L. Dyżurny ruchu dysponujący Błd	5 ³²	Dyspozytor IZ Białystok	J. W.
Dyspozytor J. W.	5 ³³	Podlaski Urząd Wojewódzki	G. M.
Dyspozytor J. W.	5 ³³	Straż Pożarna, Policja, Pogotowie Ratunkowe	S. T.

Nazwisko i imię, stanowisko powiadamiającego godz. powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	Data i godz. przybycia na miejsce zdarzenia	Zakończenie pracy
Dyspozytor IZ – godz. 5 ³³	Policja	Oficer Dyżurny	5 ³⁸ - 5 ⁴¹	14 ⁰⁰
J. W. – godz. 5 ³³	Podlaski Urząd Wojewódzki	G. M.		
J. W. – godz. 5 ³³	Straż Pożarna, Policja, Pogotowie Ratunkowe	Oficer dyżurny	5 ³⁸ - 5 ⁴¹	14 ⁰⁰
Zawiadomienie o zdarzeniu 09.11.2010	Zgodnie z Rozporządzeniem wysłane wg rozdzielnika wszystkim zainteresowanym.			

i) opis działań ratowniczych wykonywanych przez wyspecjalizowane jednostki kolejowych i publicznych służb ratunkowych, Policji oraz służb medycznych, kolejne etapy akcji ratunkowej;

Akcja ratownicza rozpoczęta dnia	08.11.2010	o godz.	05 ³⁰
zakończona dnia	11.11.2010	o godz.	14 ⁰⁰

Powiadomione instytucje:

Państwowa Straż Pożarna
Policja
Pogotowie Ratunkowe
Prokuratura
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
Państwowa Inspekcja Pracy
Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska
Straż Miejska
Żandarmeria Wojskowa
Podlaski Urząd Wojewódzki
Orlen KolTrans
PKP CARGO S.A. Podlaski Zakład Spółki
PKP Energetyka S.A. Zakład Wschodni
Przewozy Regionalne Spółka z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych

Opis podjętych działań na miejscu zdarzenia, zaangażowane siły i środki:

Dnia 09.11.2010 r. po przekazaniu terenu wypadku przez służby ratownicze załoga Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego (SPRT) PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie (dźwig kolejowy EDK1000/4, Wóz Zabezpieczenia Technicznego, Lokomotywa SM42) oraz załoga Pociągu Ratownictwa Technicznego (PRT) PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku przystąpiły do prac porządkowych polegających na usuwaniu uszkodzonego taboru. Uprzątnięto rozsypany ładunek złomu z wykolejonych wagonów towarowych. Następnie podjęto działania naprawcze dla udrożnienia ruchu na stacji Białystok. Do odbudowy zniszczonej infrastruktury kolejowej zaangażowane były następujące zakłady (załoga i sprzęt):

1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku: Sekcja Eksploatacji w Białymstoku, Hajnówce, Suwałkach (wózki motorowe, ładowarka Fadroma, pojazdy samochodowe).
2. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie przy użyciu Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego.
3. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno Torowe Sp. z o.o. Gdańsk (pojazdy drogowe – szynowe, podbijaka torów, walec wibracyjny).
4. PKP Energetyka S.A. Zakład Wschodni w Białymstoku (Pociągi Sieciowe).
5. TK Telekom Spółka z o.o. Region Robót Telekomunikacyjnych Warszawa.

Wykonane prace:

1. Usunięcie pojazdów kolejowych wchodzących w skrajnię torów nr 2a i 4a.
2. Usunięcie 2 szt. cystern z toru nr 1a.
3. Rozbiórka uszkodzonych elementów kolejowych w rejonie wypadku tj.: rozbiórka torów 1a, 2a, 3a, 4a; rozbiórka zniszczonych elementów stalowych i podrozdziadnic w rozjazdach.
4. Wybranie zniszczonej podsypki tłuczniowej w miejscach planowanych do ułożenia torów odbudowywanego układu torowego.
5. Wykonanie robot budowlanych związanych z remontem nawierzchni kolejowej w torach 1a, 2a, 3a i 4a na długości 497 m toru.
6. Wykonanie robót towarzyszących – pomiary geodezyjne, badania, jakości zagęszczenia i nośności torowiska pod torami 1a, 2a, 3a, 4a i międzytorza, oprofilowanie tłucznia w remontowanych torach oraz na międzytorzach.

7. Tymczasowa zabudowa konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej przy torach nr 1a i 2a i 4a.
8. Wywieszenie sieci elektrycznej na wcześniej ustawionych słupach, oddanie do eksploatacji toru nr 2a i 4a z trakcją elektryczną – ruch z ograniczoną prędkością.
9. Wywieszenie sieci nad torem nr 1a i oddanie do eksploatacji tego toru – ruch z ograniczoną prędkością.
10. Odtworzenie sieci kablowej linii telefonicznych miejscowych i dalekosiężnych uszkodzonych w wyniku wypadku (prace prowadzone przez TK Telekom Region Robót Telekomunikacyjnych Warszawa).
11. Zdemontowanie tras pędniowych do semaforów, wyłączenie okręgu nastawczego B11 z pracy blokady stacyjnej.

Podejmowane decyzje, wykaz osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji:

Na podstawie §2 ust 19 i 21 Załącznika nr 2 do Porozumienia w sprawie ochrony infrastruktury krytycznej w spółkach Grupy PKP oraz współpracy pomiędzy spółkami Grupy PKP zmienionego Aneksm Nr 1 z dnia 23 lutego 2009 r. i Aneksm Nr 2 z dnia 29 września 2009 r oraz §34 ust.4 pkt 5 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2009/2010 została wydana:

Decyzja Nr 23/2010 Przewodniczącego Zespołu Zarządzania Kryzysowego Grupy PKP z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie powołania imiennego składu i rozpoczęcia pracy Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Warszawie w związku z zaistnieniem poważnego wypadku kolejowego na stacji Białystok w skład, którego weszli:

- Naczelnik Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym Zakładu Warszawie – Przewodniczący Zespołu,
 - Komendant Regionu Straży Ochrony Kolei w Siedlcach – Z-ca Przewodniczącego.
- Członkowie Zespołu:
- Dyrektor PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku,
 - Naczelnik Dyspozytury Zakładu Centralnego PKP Intercity S.A.,
 - Dyrektor zakładu Podlaskiego PKP CARGO S.A.,
 - Dyrektor Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. w Białymstoku,
 - Dyrektor ds. Przewozów Lotos Kolej Sp. z o.o.,
 - Z-ca Dyrektora ds. Techniczno – Handlowych Zakładu Wschodniego PKP Energetyka S.A.

Miejscem pracy Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego była siedziba Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w W-wie przy ul. Targowej 74.

Na podstawie Uchwały Nr 162 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 maja 2009 r. w sprawie wdrożenia „Zasad organizacji i funkcjonowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sytuacjach kryzysowych” została wydana:

Decyzja nr 6/2010 Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie powołania i rozpoczęcia pracy Zakładowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Białymstoku w związku z zaistnieniem wypadku kolejowego na stacji Białystok w skład, którego weszli:

- Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku – Przewodnicząca Zespołu,
- Zastępca Komendanta Regionu Straży Ochrony Kolei w Siedlcach.

Członkowie Zespołu:

- Komendant Posterunku SOK w Białymstoku,
- Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych PKP CARCO S.A. Podlaskiego Zakładu Spółki w Białymstoku,

- Zastępca Naczelnika Sekcji Przewozów i Eksploatacji w Białymstoku PKP Intercity S.A. Zakładu Centralnego w Warszawie,
- Zastępca Dyrektora Przewozów Regionalnych Spółki z o.o. Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Białymstoku,
- Naczelnik Działu Przewozów Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Białymstoku,
- Naczelnik Działu ds. Realizacji Usług PKP Energetyka S.A. Zakład Wschodni w Białymstoku,
- Zastępca Dyrektora ds. Koordynacji i Nadzoru TK TELEKSOM Spółka z o.o. Region Robot Telekomunikacyjnych w Warszawie,
- Zastępca Naczelnika Sekcji Eksploatacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
- Samodzielne Stanowisko Pracy ds. Ochrony Informacji, Spraw Obronnych i Kryzysowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
- Kierownik Oddziału Planowania Cywilnego i Ochrony Ludności w Wydziale Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku.

Miejscem pracy Zakładowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego była siedziba Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku przy ul. Kopernika 58.

Zakładowy Zespół Zarządzania Kryzysowego w Białymstoku ściśle współpracował z Regionalnym Zespołem Zarządzania Kryzysowego w Warszawie.

O powołaniu Zakładowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Zakładzie Linii Kolejowych w Białymstoku powiadomiono: Komendanta Wojewódzkiego Policji, Komendanta Miejskiego Policji, Komendanta Wojewódzkiego Straży Pożarnej, Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu Wojewódzkiego, Miejskie Centrum Zarządzania Kryzysowego w Białymstoku.

Do zadań Zakładowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego powołanego w Zakładzie Linii Kolejowych w Białymstoku należało:

- nawiązanie współpracy z organami systemu zarządzania kryzysowego stosownie do obszaru działania Zespołu,
- współpraca z podmiotami prowadzącymi akcje ratownicze,
- monitorowanie i składanie informacji o bieżącej sytuacji związanej z zaistniałym wypadkiem i przekazywanie ich do Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Warszawie oraz Centrum Zarządzania Kryzysowego Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku,
- usuwanie skutków zdarzenia,
- przywracanie przejezdności i wznowienie ruchu,
- opracowanie „Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w związku z zaistniałym wypadkiem w dniu 08.11.2010 r. na stacji Białystok oraz „Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu poc. na stacji Białystok po otwarciu toru nr 1a, 2a, 4t”,
- zabezpieczenie miejsca wypadku,
- dbanie o bezpieczeństwo podróżnych.

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593) została powołana Kolejowa Zakładowa Komisja do zbadania okoliczności i przyczyn zdarzenia oraz opracowania wniosków zapobiegawczych, która niezwłocznie podjęła działania na miejscu wypadku.

W skład Komisji weszli przedstawiciele Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku, PKP CARGO S.A., Podlaskiego Zakładu Spółki w Białymstoku oraz Orlen KolTrans Płock.

Regionalny Zespół Zarządzania Kryzysowego w Warszawie i Zakładowy Zespół Zarządzania Kryzysowego PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku rozpoczęły pracę dnia 08.11.2010 r., a zakończyły dnia 15.11.2010 r. o godz. 15:00.

Zakończenie pracy powołanych Zespołów Zarządzania Kryzysowego nastąpiło na podstawie następujących decyzji:

Decyzji Nr 25/2010 Przewodniczącego Zespołu Zarządzania Kryzysowego Grupy PKP z dnia 15 listopada 2010 r. w sprawie zakończenia pracy Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Warszawie w związku z ustaniem zagrożeń wynikających z poważnego wypadku kolejowego na stacji Białystok.

Decyzji Nr 8/2010 Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku z dnia 15 listopada 2010 r. w sprawie zakończenia pracy zakładowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku w związku z ustaniem zagrożeń wynikających z sytuacji spowodowanej zaistnieniem wypadku kolejowego na stacji Białystok.

2) Ofiary śmiertelne, ranni i straty:

a) Poszkodowani w wypadku pasażerowie i osoby trzecie, personel kolejowy łącznie z podwykonawcami,

Ofiary w ludziach	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie	Nie było	Nie było	Nie było
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	Nie było	Nie było	2 osoby maszyniści
c) użytkownicy przejazdów kolejowych	Nie było	Nie było	Nie było
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	Nie było	Nie było	Nie było
e) inni	Nie było	Nie było	1 osoba - strażak

b) Straty powstałe w ładunku, bagażach pasażerów oraz innej własności,

W składzie pociągu nr 112861 znajdował się następujący ładunek:

- Olej napędowy ekodisel ultra F w ilości 581 300 kg netto, masa 582 087 kg,
- Surowiec dla reformingów w ilości masa 1 015 350 kg,

Bezpośrednio w zdarzeniu w strefie pożaru znajdowało się 20 cystern z następującym ładunkiem:

- Olej napędowy ekodisel ultra F w ilości 581 300 kg netto, masa 582 087 kg,
- Surowiec dla reformingów w ilości masa 401 550 kg

Ze strefy zdarzenia z nadpalonych cystern przepompowano następujący ładunek:

- Surowiec dla reformingów w ilości ciężar netto 124 220 kg
- Mieszanina węglowodorów w ilości 75 300 kg

Zniszczeniu, spaleniu uległy także ubrania pracowników, odzież robocza i rzeczy osobiste pozostawione w szafkach na nastawni wykonawczej B11 oraz na pojazdach trakcyjnych poc 112861.

c) Zniszczenia lub uszkodzenia w pojazdach kolejowych, infrastrukturze kolejowej, środowisku itp.;

Spalinowy pojazd trakcyjny M62 – 0689 – własność ORLEN KolTrans Sp. z o.o.(lokomotywa pierwsza w składzie pociągu) w stanie zniszczonym.

Widoczne rozerwanie konstrukcji nadwozia z lewej strony kabiny B – duże wgniecenie z rozerwaniem poszycia pudła z lewej strony i wgniecenie do wnętrza kabiny łącznie z elementem blaszanym wagonu węglarki koloru bordowego. Brak szyb czołowych w obu kabinach oraz szyb bocznych głównego, cylindrów hamulcowych oraz przewodu zasilającego wskazywały wartości zerowe. Z uwagi na bardzo wysoką temperaturę pożaru, całkowitemu zniszczeniu uległy wszystkie znajdujące się w kabinach urządzenia i przedmioty w tym prędkościomierz rejestrujący, urządzenia łączności, wskaźniki, zawory hamulcowe. Brak możliwości zdjęcia taśmy z rejestratora, która uległa całkowitemu spaleni. Oględziny zewnętrzne wykazują całkowite spaleni urządzeń. Podwozie pojazdu głęboko wryte w tłuczeń przytorowy. Połączenie pudła lokomotywy z wózkami zerwane. W skrzyni akumulatorowej stwierdzono wypalone baterie akumulatorów. Zbiornik paliwa – naruszona konstrukcja spowodowana działaniem sił mechanicznych i ognia. Brak możliwości oceny stanu technicznego zestawów kołowych i silników trakcyjnych.

Spalinowy pojazd trakcyjny TEM2 – 198 – własność ORLEN KolTrans Sp. z o.o. (lok. druga w składzie pociągu) w stanie zniszczonym.

Została naruszona cała konstrukcja pojazdu na skutek wpływu wysokich temperatur oraz sił oddziaływujących na pojazd w chwili zderzeniu. Z uwagi na bardzo wysoką temperaturę pożaru całkowitemu zniszczeniu uległy wszystkie znajdujące się w kabinie urządzenia i przedmioty w tym prędkościomierz rejestrujący, urządzenia łączności, wskaźniki, zawory hamulcowe. Brak możliwości zdjęcia taśmy z rejestratora, która uległa całkowitemu spaleni. Z uwagi na rozległe uszkodzenia nie było możliwości sprawdzenia i weryfikacji położeń urządzeń nastawczych pojazdu. Poszycie pudła pojazdu z obu stron wypalone w stopniu bardzo dużym. Dojście do maszyn w przedziałach przednich nie możliwe w tym stanie (zablokowane dojście spowodowane działaniem temperatury i uszkodzeniami mechanicznymi). Wózki, zestawy kołowe oraz silniki trakcyjne zniszczone w stopniu bardzo dużym. Zarówno działanie sił mechanicznych jak i pożaru powoduje brak możliwości oceny przydatności któregośkolwiek z elementów lokomotywy do dalszego wykorzystania (odzyskania).

Wagony-cysterny od poc. 112861 uległy następującym uszkodzeniom;

- 1) wagon 33517973164-9 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 2) wagon 33517860736-2 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 3) wagon-83517858334-9 - zniszczony całkowicie, spalony,
- 4) wagon 33517852853-5 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 5) wagon 33517983567-3 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 6) wagon 83517860482-2 –zniszczony, całkowicie, spalony,
- 7) wagon 33517855846-6 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 8) wagon 83517981402-4 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 9) wagon 83517858656-5 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 10) wagon 33517952812-0 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 11) wagon 84517901684-3 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 12) wagon 83517862549-6 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 13) wagon 33517901697-7 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 14) wagon 33517858525-3 –zniszczony całkowicie, spalony,

- 15) wagon 33517862424-3 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 16) wagon 33517850081-5 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 17) wagon 83517862212-1 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 18) wagon 83517856576-7 zniszczony całkowicie, spalony,
- 19) wagon 33517952327-9 –zniszczony całkowicie, spalony,
- 20) wagon 33517952175-2 –częściowo zniszczony, nadpalony – wstępnie zakwalifikowany do naprawy po przeprowadzeniu badań specjalistycznych przez uprawnioną jednostkę.

Uszkodzenia wagonów od pociągu nr 55272:

- 1) wagon towarowy serii Eaos nr 82515337607-4, uszkodzony.
- 2) wagon towarowy serii Eaos nr 82515499776-1, oderwany od składu pociągu wywrócony na bok
- 3) wagon towarowy serii Hbikklls 21512371223-8, oderwany od składu pociągu wywrócony na bok przygnieciony dwoma wagonami cysternami od pociągu nr 112861.

W strefie wykolejonych wagonów całkowicie zniszczona nawierzchnia drogowa głowicy rozjazdowej w rejonie nastawczym Bł1 w skład, której wchodzi:

- 1) rozjazdy zwyczajne S-49, 1: 9, R-300 na podrozjazdnicach drewnianych – nr 8, nr 15 i nr 27 – sztuk 3.
- 2) rozjazdy krzyżowe podwójne S-49, 1: 9, R-190 na podrozjazdnicach drewnianych – nr 6, nr 7, nr 9, nr 10 i nr 11 – sztuk 5.
- 3) nawierzchnia uszkodzonych torów oraz wszystkich wstawek międzyrozjazdowych z szyn typu S-49 na podkładach drewnianych, przytwierdzenie pośrednie typu K (na wkrętach i śrubach stopowych) o łącznej długości 432 mb toru.
- 4) na obszarze całej głowicy rozjazdowej podsypka tłuczniowa.

Uszkodzona sieć trakcyjna km 174, 950 do 175, 300 nad torami 1a, 2a, 3a, 4a, 23a, 33a, 606,607. Uszkodzeniu uległy 3 konstrukcje wsporcze bramowe wraz z podwieszeniami (2 bramki na 7 podwieszeń, 1 bramka na 6 podwieszeń), 4 pojedyncze konstrukcje wsporcze z podwieszeniami oraz 15 podwieszeń sieci, 2 zasilacze OKZ wraz z kablami, 3 skrzynki sterownicze ONS usytuowane na konstrukcjach wsporczych sieci trakcyjnej. Łącznie uległo uszkodzeniu około 3 km sieci trakcyjnej typu YzC 120-2c i 2 km typu C95 – C.

Uszkodzeniu uległo 5 słupów wraz z osprzętem w oświetleniu zewnętrznym w rejonie Bł1.

Całkowicie zniszczone, spalone wewnętrzne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Zniszczone zewnętrzne urządzenia srk w strefie wypadku. Częściowo uszkodzone pozostałe zewnętrzne urządzenia automatyki kolejowej. Sygnalizatory wyłączone i unieważnione.

Zestawienie strat powstałych w wyniku poważnego wypadku

	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
Nawierzchnia torowa	Rozjazd krzyżowy podwójny szt. 4, rozjazd krzyżowy pojedynczy szt. 1, rozjazd zwyczajny szt. -3, wstawki między-rozjazdowe dł.-432mb zniszczone całkowicie.	4 800 000, 00 zł
urządzenia srk	Spalona całkowicie nastawnia wykonawcza Bł1 z wewnętrznymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Zniszczone częściowo zewnętrzne urządzenia sterowania ruchem kolejowym w okręgu nastawczym Bł1.	6 400 000, 00 zł
Sieć trakcyjna	Uszkodzeniu uległo ok 3km sieci typu Yzc120-2C oraz 2km sieci typu C95-C, 3 konstrukcje wsporcze bramowe, 5 słupów oświetlenia zewnętrznego z osprzętem	450 000, 00 zł

30

pojazdy trakcyjne	Zniszczenie: lok M62-0689, oraz TEM2-198	2 234 200, 00 zł, 1 500 000, 00 zł.
PR Białystok	Komunikacja zastępcza Utracone wpływy	31 398, 06 zł 27 015, 00 zł
wagony towarowe CARGO S.A.	3 wagony	351 736,80
wagony towarowe GATX Rail Poland	19 wagonów	8 100 000, 00 zł
Środowisko	Rekultywacja środowiska	6 000 000, 00 zł
TK TELEKOM Sp. z o. o	Instalacje i urządzenia	149 095, 52 zł
PKP Energetyka SA	Urządzenia do sterowania odłącznikami trakcyjnymi	130 000, 00 zł
Razem:		30 173 445, 38 zł

3) Warunki zewnętrzne

a) Warunki pogodowe,

Pora dnia	noc	Zachmurzenie	umiarkowane
Opady	lekka mżawka	Temperatura	+4°C
Widoczność	dobra	Słyszalność	dobra
Inne zjawiska	nie było		

b) Inne warunki zewnętrzne mogące mieć wpływ na powstanie wypadku (szkody spowodowane ruchem zakładu górniczego, powódź itp.).

Nie występowały.

III. OPIS ZAPISÓW, BADAŃ I WYSŁUCHAŃ

1. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju wypadku, w tym:

1) Organizacja oraz sposób wydawania i wykonywania poleceń;

Dokonano analizy zapisów w Regulaminie Technicznym Stacji Białystok ważnym od dnia 15.10.1999 r. - egzemplarz „Z”, oraz „Protokołu spisanego w Sekcji Eksploatacji w Białymstoku w dniu 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej Bł2, Bł3 i Bł14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej Bł1”.

Wniesiono 19 poprawek do w/w Regulaminu zgodnie z zapisami w Skorowidzu zmian i uzupełnień działka 81.

Poprawka nr 19 działka 40 – występuje niezgodność zapisów dotyczących daty obowiązywania tej poprawki, tj. przyjmowania pociągów z ładunkiem niebezpiecznym i przesyłkami nadzwyczajnymi,

Poprawka 16 działka 5 dotycząca wykazu posterunków technicznych na stacji:

- nastawnia wykonawcza Bł1 obsada: nastawniczy nr 1, nastawniczy nr 2,
- nastawnia wykonawcza Bł2 obsada: 1 nastawniczy przy zawieszanej obsłudze nastawniczy nr 2 z Bł1,
- nastawnia wykonawcza Bł3 obsada: obsługa z Bł2 lub nastawniczy nr 2 z Bł1. Brak zgodności z działką 42, tj. podziałem czynności pracowników na tych posterunkach:
 - na nastawni Bł1 przedstawione są czynności nastawniczego oraz zwrotniczego i ich zakres obowiązków a w przypadku braku zwrotniczego jego czynności wykonuje nastawniczy tego posterunku,
 - nastawnia Bł2 przedstawione są czynności nastawniczego oraz w przypadku zawieszenia obsady posterunku Bł3 przejęcie obowiązków nastawniczego Bł3 (pkt. 13 str. 497) „dla wyjazdu pociągu z torów 105-109 nastawniczy układa drogę przebiegu, zamyka drążkiem przebiegowym i blokuje danie zgody z nastawni Bł2, zamyka ją i następnie udaje się na nastawnię Bł3 w celu ułożenia drogi przebiegu, jej zamknięcia i podania sygnału zezwalającego na semaforze”.
 - nastawnia Bł3 obsługa z Bł2. Występują zapisy o zawieszeniu obsługi zwrotniczego nr 1 i zwrotniczego nr 2 (byli zatrudniani przy funkcjonowaniu rozrządu
 - i obsłudze górkii rozrządowej, rozrząd z górkii przestał się odbywać wraz z budową tunelu pod torami PKP w roku 2004) na tym posterunku, których obowiązki przejął nastawniczy z Bł2.

Zapisy te świadczą o zorganizowaniu pracy na posterunkach nastawczych Bł1, Bł2, Bł3, bez stosownych poprawek w RTS tzn.:

- a) obowiązki nastawniczego na posterunku Bł1 wykonuje się jednoosobowo w swoim okręgu nastawczym, tj. układanie dróg przebiegu, obserwacja z okna nastawni wjazdów i wyjazdów pociągów w swoim okręgu, obsługa blokady stacyjnej i liniowej, prowadzenie książki przebiegów i innych dokumentów (pkt. 1- 12; str. 493);
- b) na tym posterunku przewidziana jest również obsługa zwrotniczego, którego zadaniem jest konserwacja, czyszczenie i obsługa rozjazdów w swoim okręgu (str. 495 pkt. 1-6) .Brak jest natomiast wyszczególnienia zakresu obowiązków nastawniczego nr 2 wymienieni w działce 5,
- c) zapisy z działki 5 powodują, że posterunki Bł2 i Bł3 są nie obsadzone,
- d) tak zorganizowana praca uniemożliwia obserwację wyjazdu pociągu z grupy torów od 105 do 109 w okręgu nastawczym Bł2, o których jest mowa w działkach 31, 33 Regulaminu przy zawieszanej obsłudze posterunków Bł2 i Bł3.

W dniu 08 listopada 2010 r. pociąg nr 55272 został wyprawiony z toru nr 107, niezgodnie z postanowieniami działki nr 40 RTS dotyczącej przyjmowania i wyprawiania pociągów z towarami niebezpiecznymi i przesyłkami nadzwyczajnymi. W wyciągu stacyjnego rozkładu jazdy na nastawni Błd nie jest ujęty pociąg 112861, pomimo zamieszczenia go w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy. Jednocześnie komisja stwierdziła, że w okresie przed wypadkiem występowały następujące odstępstwa od rozkładu jazdy w postaci: wyprawiania pociągu nr 55272 przed czasem wyznaczonym w rozkładzie jazdy bez uzasadnienia i bez zgody dyspozytora liniowego, nagminne opóźnianie się pociągu nr 112861, wyprawiano pociągi ze stacji Białystok z wagonami posiadającymi TWR z torów niewyznaczonych do tego typu ładunków w RTS Stacji Białystok działka 40. W przypadku zawieszenia obsługi posterunku nie jest możliwa pełna realizacja zapisów tych działek RTS. Książki przebiegów (R-142) winne być prowadzone w pełnym zakresie dla posterunków Bł2 i Bł3 ze względu na niepełną blokadę stacyjną tj. brak bloków przymusu zwrotu nakazu, wskutek tego obowiązywało telefoniczne polecenie i zgłaszanie

przygotowania dróg przebiegu pomiędzy nastawnią dysponującą Błd i nastawniami wykonawczymi Bł2 i Bł3. Nastawnia Bł1 i Bł11 wyposażona w pełną blokadę stacyjną z blokami przymusu zwrotu nakazu, nie wymagało to wprowadzania obostrzeń. W dniu wypadku dokumentacja z posterunku Bł2 i Bł3 znajdowała się na posterunku Bł1, co uniemożliwiało bieżącą rejestrację zgłoszeń i poleceń wydawanych w tych okręgach nastawczych dotyczących przygotowania drogi przebiegu, podania sygnału zezwalającego, czy czasu wjazdu, wyjazdu pociągu. Powyższe powoduje wydłużanie czasu przygotowania dróg przebiegu.

Przedstawione dokumenty pracy – listy obecności na posterunkach Bł1, Bł2, Bł3 wykazały obsadę posterunku Bł2 z posterunku Bł1 w sierpniu i październiku 2010 r., natomiast we wrześniu 2010 r. utrzymywana była obsada posterunku Bł2 w godz. 10⁰⁰÷18⁰⁰. Zmienny czas pracy i obsada posterunków utrudniały prawidłową organizację pracy na tych posterunkach.

Przy takiej organizacji pracy niemożliwa była realizacja postanowień RTS, oraz postanowień zawartych w „Protokóle (...)” z dnia 18.03.2009 r.. Wprowadzone „Protokółem” zmiany nie zostały ujęte w „RTS”. W takim kształcie „Regulamin Techniczny Stacji Białystok” uniemożliwiał prawidłowe wykonywanie pracy przez obsługę posterunków Bł1, Bł2 i Bł3, w których to realizowany był wjazd pociągu 112861 i wyjazd pociągu 55272.

2) Wymagania wobec personelu kolejowego i ich egzekwowanie (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne itp.);

- a) Dyżurny ruchu – K. L. – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, urodzony 24.03.70 r., zatrudniony na stanowisku dyżurnego ruchu po złożonym egzaminie kwalifikacyjnym od 07.11.96 r., egzamin autoryzacyjny w tym czasie nie obowiązywał, egzamin okresowy – 30.08.2010 r., ostatnie pouczenie okresowe w dniu – 10.02.2010 r., ostatnie badanie lekarskie okresowe wykonane w dniu 24.09.08 r. Zatrudniony zgodnie z planem pracy. Wypadek zaistniał w 10 godzinie pracy.
- b) Dyżurna ruchu G. P. - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku – urodzona 09.06.1963 r., zatrudniona na stanowisku dyżurnego ruchu po złożonym egzaminie kwalifikacyjnym od 20.12.1982 r., egzamin autoryzacyjny Błd 25.04.1996 r., egzamin okresowy – 02.09.2010 r., ostatnie pouczenie okresowe w dniu 08.02.2010 r., ostatnie badanie lekarskie okresowe wykonane w dniu 09.07.2010 r. Zatrudniona zgodnie z planem pracy. Wypadek zaistniał w 10 godzinie pracy.
- c) Nastawnicza J. T. - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku – urodzona 18.11.1972 r., zatrudniona na stanowisku nastawniczego po złożonym egzaminie kwalifikacyjnym od 17.06.2003 r., egzamin autoryzacyjny Bł11– 04.07.2005 r., egzamin okresowy – 02.09.2010 r., ostatnie pouczenie okresowe w dniu – 25.06.2010 r., ostatnie badanie lekarskie okresowe wykonane w dniu 10.06.2009 r. Zatrudniona zgodnie z planem pracy. Wypadek zaistniał w 10 godzinie pracy.
- d) Nastawniczy S. S. - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku – urodzony 04.04.1960 r., zatrudniony na stanowisku nastawniczego po złożonym egzaminie kwalifikacyjnym od 08.04.1992 r., egzamin autoryzacyjny Bł1–06.07.2006 r., egzamin okresowy – 01.09.2010 r., ostatnie pouczenie okresowe w dniu – 14.10.2010 r., ostatnie badanie lekarskie okresowe wykonane w dniu 24.02.2010 r. Zatrudniony zgodnie z planem pracy. Wypadek zaistniał w 10 godzinie pracy.
- e) Nastawniczy A. M. - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, urodzony 03.06.1971 r., zatrudniony na stanowisku nastawniczego po złożonym egzaminie kwalifikacyjnym od 18.08.1989 r., egzamin autoryzacyjny Bł1 – 17.11.1989 r., egzamin

okresowy – 31.08.2010 r., ostatnie pouczenie okresowe w dniu – 22.06.2010 r., ostatnie badanie lekarskie okresowe wykonane w dniu 13.05.2010 r. Zatrudniony zgodnie z planem pracy. Wypadek zaistniał w 10 godzinie pracy.

- f) Maszynista – M. S. z PKP CARGO S.A. Zakład Mazowiecko- Podlaski prowadzący pociąg nr 55272 relacji Białystok -Warszawa Praga, urodzony 28.05.1955 r., wyznaczony na stanowisko maszynisty w dniu 12.02.1991 r., prawo kierowania elektrycznych pojazdów trakcyjnych– nr A019183 z dnia 19.07.2007.r., egzaminy: kwalifikacyjny –12.02.1991 r., okresowy – 18.03.2010 r. egzamin autoryzacyjny nie obowiązywał maszynistę, karta znajomości szlaku na 2010 r. – ostatnia jazda na szlaku Białystok-Warszawa wykonana w dniu 12.10.2010 r. - karta nie podpisana przez posiadacza, badanie lekarskie okresowe – ważne do 03.11.2011 r., ostatnie pouczenia okresowe w dniu 07.10.2010 r., wypadek zaistniał w pierwszej godzinie pracy. Zatrudniony zgodnie z planem pracy.
- g) Maszynista – K. W. z Hagans Logistics Spółka z o.o., urodzony 21.01.1976 r. w Bydgoszczy, egzaminy kwalifikacyjny na stanowisko:
- rewidenta taboru – 14.07.2008 r.,
 - manewrowego – 23.08.2008 r.,
 - maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych – 15.05.2009 r.,
 - ustawiacza – 15.09.2010 r.

Brak egzaminu autoryzacyjnego z zakresu obsługi lokomotyw M62 oraz TEM2, prawo kierowania nr – HL 26/2009, egzamin okresowy – nie zachodziła potrzeba przeprowadzenia, karta znajomości szlaku - brak – ostatnia jazda wykonana na szlaku Kutno – Sokółka 03.11.2010r., Ostatnie badanie lekarskie okresowe wykonane w dniu 02.06.2010 r., w których określono, że badanie psychologiczne ostatnie przeprowadzono 03.10.2007 r. oraz 05.06.2008 r. tj. przed złożeniem egzaminów kwalifikacyjnych na stanowisko rewidenta taboru oraz manewrowego – na stanowisko maszynisty. Brak przedłożenia dokumentu stwierdzającego przydatność psychologiczną na to stanowisko. Ostatnie pouczenia okresowe –29.10.2010 r. Brak dokumentów stwierdzających zapoznanie z regulaminem technicznym stacji Białystok, Wypadek zaistniał w 10 godzinie pracy. Zatrudniony wg potrzeb pracodawcy.

Zawarto Umowę o świadczenie usług trakcyjnych nr 157 z dnia 01.07.2010 r. pomiędzy Panem K. W. a Hagans Logistics Spółka z o.o., która nie posiada licencji przewoźnika i nie powinna świadczyć usług w zakresie udostępniania pracowników do obsługi trakcyjnej. Spółka Orlen KolTrans Sp. z o.o. zastała wprowadzona w błąd, ponieważ pracownicy świadczący obsługę trakcyjną nie byli zatrudnieni przez podmiot gospodarczy, z którym Orlen KolTrans Sp. z o.o. zawarł umowę nr MP/2/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r. tj. Hagans Logistic Spółka z o.o.

- h) Maszynista – A. W. z Hagans Logistics spółka z o.o., urodzony 08.10.1974 r., w Toruniu, egzaminy kwalifikacyjny na stanowisko:
- pomocnika maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych – 30.04 2004 r.,
 - ustawiacza – 15.07.2005 r.
 - rewidenta taboru – 15.07.2005 r.,
 - maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych – 23.06.2006 r.
 - maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych – 15.11.2008 r.
 - autoryzacyjny z zakresu obsługi lokomotyw M62 oraz TEM2 –30.10.2006 r.

Prawo kierowania nr HL35/2006, egzamin okresowy – zdany czerwiec 2010 r. Brak karty znajomości szlaku, ostatnia jazda wykonana na szlaku Kutno – Sokółka w dniu 26.10.2010 r., ostatnie badanie lekarskie okresowe wykonane w dniu 04.11.2010 r., badanie psychologiczne z dnia 09.11.2007 r., ostatnie pouczenia okresowe – 29.10.2010 r. Brak dokumentów stwierdzających zapoznanie z regulaminem technicznym stacji Białystok, Wypadek zaistniał w 10 godzinie pracy. Zatrudniony wg potrzeb pracodawcy.

Zawarto Umowę o świadczenie usług trakcyjnych nr 154 z dnia 01.07.2010 r. pomiędzy Panem A. W. a Hagans Logistics Spółka z o.o., która nie posiada licencji przewoźnika i nie powinna świadczyć usług w zakresie udostępniania pracowników do obsługi trakcyjnej. Spółka Orlen KolTrans Sp. z o.o. zastała wprowadzona w błąd, ponieważ pracownicy świadczący obsługę trakcyjną nie byli zatrudnieni przez podmiot gospodarczy, z którym Orlen KolTrans Sp. z o.o. zawarł umowę nr MP/2/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r. tj. Hagans Logistic Spółka z o.o.

3) Procedury wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyniki (wewnętrzny audyt bezpieczeństwa);

Brak dokumentacji Hagans Logistic Spółka z o.o. i Hagans Logistics Spółka z o.o. stwierdzającej, że maszyniści K. W. oraz A. W. poddawani byli kontroli doraźnej.

Kontrola pracy maszynistów K. W. i A. W. przeprowadzona na podstawie kart pracy i taśm prędkościomierzy za okres 1-go miesiąca poprzedzającego wydarzenie wykazała, że przedmiotowa dokumentacja nie była kontrolowana a wykazała szereg nieprawidłowości polegających na:

- przekraczaniu ustawowego czasu pracy tj. ponad 12 godzin na pojeździe,
- nieprzestrzeganiu 12-sto godzinnego wypoczynku pomiędzy zleceniami,
- wyłączanie urządzeń czujności na lokomotywach,
- rozbieżności czasu pracy na kartach i taśmach prędkościomierzy.

Karty pracy w/w maszynistów były potwierdzane po wykonanej pracy przez Dyspozytora Hagans Logistic Spółka z o. o., który nie był pracownikiem spółki zatrudniającej maszynistów. Pomimo szeregu nieprawidłowości karty pracy były zatwierdzane przez dyspozytora bez uwag.

Maszyniści uczestniczyli w pouczeniach okresowych i posiadali dokumenty wydane przez spółkę Hagans Logistic Spółka z o.o., z którą nie mieli zawartej umowy o świadczenie usług trakcyjnych.

Maszynista M. S. uczestniczył w pouczeniach okresowych, poddawany był kontroli podczas jazdy instruktażowo – kontrolnych. Planowanie i rzeczywista realizacja zmiany roboczej nr 77, dotyczącej obsługi pociągu nr 55272, wykazała nieprawidłowości polegające na wcześniejszym zatrudnianiu maszynistów przez dyspozytorów w stosunku do zapisów w karcie pracy i harmonogramu.

Dyżurni ruchu oraz nastawniczy stacji Białystok poddawani byli kontroli doraźnej dziennej i nocnej zgodnie z postanowieniami punktu 4 Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku w roku 2010. Uczestniczyli w pouczeniach okresowych zgodnie z planem pouczeń Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Białymstoku w roku 2010.

Wszyscy pracownicy PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku spełniają warunki zatrudnienia na zajmowanych stanowiskach.

Protokoły z kontroli przeprowadzonych w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku w II półroczu 2010 r. przez Urząd Transportu Kolejowego Oddział Warszawa (w dniach od 09 do 13.08.2010 r.) oraz (w dniach od 12 do 15.10.2010 r.), nie stwierdzając nieprawidłowości.

Protokoły z objazdu linii kolejowej 006 Zielonka-Kuźnica Białostocka, wykonanych w II półroczu 2010 r. przez Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego PKP PLK S.A., (w dniu 19.07.2010 r. oraz w dniu 22.07.2010 r.) nie stwierdzają nieprawidłowości. Przedmiotem kontroli nie były zagadnienia, które miały wpływ na zdarzenie.

Regulamin Techniczny Stacji Białystok – brak naniesionych stosownych poprawek przy zdjęciu obsady z posterunków Bł2, Bł3 i Bł14 tj. w zakresie wykonywania obowiązków jak i podziału na okręgi nastawcze.

4) Obowiązki dotyczące współdziałania pomiędzy różnymi organizacjami uczestniczącymi w wypadku.

Dyspozytor Orlen KolTrans podczas planowania dyspozytorskiego podał dane o godzinie 10.25 o zamiarze przewozu w pociągu 112861 TWR (21 wagonów o kodzie UN1203) do dyspozytora PKP PLK S.A., które następnie zostały zamieszczone w systemie SEPE i SWDR. Informacja ta jest niezgodna ze stanem faktycznym, ponieważ z okazanych przez przewoźnika listów przewozowych dotyczących przewożonych w pociągu towarów jak i z wykazu wagonów w składzie pociągu wynika, że towar o UN1203 nie występował w tym pociągu. W w/w pociągu przewożony był towar o UN1268, który jest towarem wysokiego ryzyka, ale nie zgadza się deklarowana przez przewoźnika ilość (21 wagonów) TWR, w pociągu znajdowało się 20 wagonów TWR.

Zgodnie z postanowieniami §17 ust 7 Instrukcji Ir-16 o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych, dyspozytor Orlen KolTrans powiadomił dyspozytora PKP PLK S.A. o zamiarze planowanego przewozu wagonów z TWR. Na stacji nadania dyżurny ruchu został powiadomiony przez maszynistę o przewozie TWR poprzez przekazanie R-7, w którym zawarte były rzeczywiste informacje o przewozie TWR.

Dyspozytor PKP CARGO S.A. przekazał dyspozytorowi PKP PLK S.A. dane o pociągu nr 55272 zgodne ze stanem faktycznym tj. 2 wagony z TWR o UN1965.

2. Zasady i uregulowania dotyczące wypadku, w tym:

1) Przepisy i regulacje stosowane w UE i w Kraju;

Dyrektywa Unii Europejskiej Nr 49/2005 w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca Dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym i akty wykonawcze do ustawy. (RID)
Regulamin Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych

2) Przepisy wewnętrzne przedsiębiorstw kolejowych.

Zarządca infrastruktury – PKP PLK S.A.

- Ir-8(R-3) – Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważanych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych,
- Ir-1(R-1) – Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów,
- Ir-3(R-9) – Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych,
- Ir-2(R-7) – Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych,
- Ir-16 – Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych,
- Ie-1(E-1) – Instrukcja sygnalizacji,

- WTB-E10 – Wytyczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie PKP
- Regulamin Techniczny Stacji Białystok ważny od dnia 15.10.1999 r.,
- „Protokół spisany w Sekcji Eksploatacji w Białymstoku w dniu 18.03.2009r., w sprawie obsługi nastawni wykonawczej Bł2, Bł3 i Bł14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej Bł1”,

ORLEN KolTrans Sp. z o.o.

Instrukcja dla maszynisty – (OKTt-2 ORLEN KolTrans)

PKP CARGO SA

Instrukcja dla maszynisty - Ct-1

3. Podsumowanie wysłuchań (dane osobowe podlegają ochronie zgodnie z wymogami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych(Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.)), w tym:

1) Pracowników kolejowych oraz pracowników podwykonawców;

Pan A. W. maszynista lokomotywy M62-0689 Hagans Logistics spółka z o. o. został wysłuchany w dniu 09.11.2010 r. Przedstawił w skrócie jazdę pociągu nr 112861 od momentu przejęcia na stacji Kutno aż do chwili zdarzenia. Zeznał, że widział semafor wjazdowy stacji Białystok 6B^{1/2} nastawiony na wolną drogę i tarczę ostrzegawczą ToB^{1/2} nastawioną na sygnał Ot1 odnoszącą się do semafora drogowskazowego B^{1/2} wskazującego sygnał „Stój”. Stwierdził, że rozpoczął hamowanie. Następnie kontynuował jazdę, gdyż w miejscu lokalizacji semafora zauważył przebijające się zielone światło. W chwili zderzenia spadł na podłogę w pojeździe. Panu A. W. zadano 13 pytań dodatkowych w celu doprecyzowania wysłuchania dotyczącego sytuacji przed wypadkiem. Wyjaśnienia i odpowiedzi A. W. nie są zgodne z ustaleniami Komisji.

Pan K. W. maszynista lokomotywy TEM2-198 Hagans Logistics spółka z o. o. został wysłuchany w dniu 09.11.2010 r. Poinformował, że urządzenia czujności CA i SHP były rozplombowane i wyłączone. Na pojeździe znajdowała się dokumentacja pociągu. Omówił w skrócie jazdę pociągu nr 112861 od stacji Kutno aż do miejsca zdarzenia. Stwierdził, że widział sygnał na tarczy ostrzegawczej do semafora wjazdowego na stację Białystok jedno zielone światło. Wówczas zaprzestał popychania. Prędkość pociągu ocenił na około 60 km/godz.

Do chwili wypadku nie widział innych sygnałów. Panu K. W. zadano 8 pytań dodatkowych dla sprecyzowania wyjaśnień. Otrzymane odpowiedzi i wyjaśnienia potwierdzają fakty ustalone przez Komisję dotyczące wyłączonych urządzeń czujności i braku obserwacji wskazań sygnalizatorów przytorowych.

Pan M. S. maszynista lokomotywy ET 22-1030 Podlaskiego Zakładu Spółki CARGO S.A. wysłuchany w dniu 08.11.2010 r. Przedstawił krótko sytuację związaną z rozpoczęciem pracy i przejęciem pociągu nr 55272. Omówił czynności związane z uruchomieniem składu i jego wyjazdem z toru nr 107 stacji Białystok. W okręgu Bł1 zauważył pociąg jadący z przeciwnego kierunku na długich światłach. Zgodnie ze wskaźnikami elektrotrakcyjnymi przeszedł na „jздę bezprądową”, minął się z pociągiem z przeciwnego kierunku jadącym po sąsiednim torze. Następnie poczuł szarpnięcie składu. Wdrożył hamowanie i poinformował dyżurnego ruchu stacji

Białystok o wypadku za pomocą radiotelefonu. Panu M. S. zadano 11 pytań dodatkowych w celu doprecyzowania wyjaśnień. Odpowiedzi i wysłuchanie nie są zgodne z ustaleniami Komisji.

Państwo G. Ż.; M. U.; G. P. wykonujący czynności dróżników przejazdowych w dniu wypadku na szlaku Łapy-Białystok wysłuchani w dniu 19.11.2010 r. Wysłuchania pracowników jak i pytania dodatkowe zadane w celu doprecyzowania wypowiedzi są zgodne z przebiegiem zdarzenia przed wypadkiem ustalonym przez Komisję.

Pani K. O. starszy dyżurny ruchu posterunku odstępowego Baciuty wysłuchana w dniu 19.11.2010 r. przedstawiła w skrócie przyjęcie dyżuru oraz przebieg pracy w dniu wypadku. Nie potwierdziła informacji jakoby maszynista od pociągu nr 112861 wywoływał Baciuty przez radiotelefon. Miała informację, że pociąg nr 112861 zawierał TWR. Podczas przejazdu pociągu nr 112861 zauważyła, że wnętrza obu lokomotyw były nieoświetlone. Obsługiwała urządzenia zgodnie z regulaminem, dokonała wpisów w prowadzonej dokumentacji. Fakt przewozu w składzie pociągu TWR odpisała w R-147. Około 5²⁷ odblokował się blok PoA informujący o dojeździe pociągu nr 112861 do stacji Białystok. Następnie przez radiotelefon usłyszała o wypadku. Pani K. O. zadano 9 pytań precyzujących informacje z wysłuchania. Odpowiedzi i wyjaśnienia zgadzają się z ustaleniami Komisji.

Pan St. S. nastawniczy nr 1 z Bł1 nie został wysłuchany z powodu długotrwałej choroby, natomiast złożył wyjaśnienia przed przedstawicielami Policji i Prokuratury w dniu wypadku.

Pan M. A. nastawniczy nr 2 z Bł1 wysłuchany w dniu 10.11.2010 r. przedstawił w skrócie sytuację związaną z rozpoczęciem pracy i przejęciem obowiązków na posterunku w dniu wypadku. Następnie krótko scharakteryzował sytuację ruchową dotyczącą okręgów Bł2 i Bł3, które obsługiwał. Omówił przebieg jazdy pociągów i manewrowych przed wypadkiem. Wymienił wszystkie czynności związane z obsługą urządzeń srk w okręgach Bł2 i Bł3 związane z przygotowaniem drogi przebiegu dla pociągu nr 55272. Scharakteryzował wyjeżdżający pociąg z toru nr 107 oraz wyjaśnił, co robił od momentu wyjazdu aż do chwili wypadku. Panu M. A. zadano 13 pytań dodatkowych. Panu M. A. dodatkowo dosłuchany w dniu 16.12.2010 r. Zadano 4 pytania związane z prowadzeniem dokumentacji i jej przechowywaniem.

Wysłuchania i odpowiedzi M. A. potwierdziły ustalenia Komisji, co do przebiegu zdarzeń oraz nieprawidłowego prowadzenia dokumentacji z okręgów Bł2 i Bł3.

Pani J. T. Nastawnicza Bł11 wysłuchana w dniu 17.11.2010 r. Przedstawiła w skrócie przebieg przyjęcia dyżuru nocnego poprzedzającego wypadek. Omówiła sytuację ruchową. Scharakteryzowała sposób prowadzenia dokumentacji na posterunku ruchu. Potwierdziła fakty związane ze sprawdzeniem łączności, oświetleniem sygnalizatorów i nie stwierdziła nieprawidłowości w tym zakresie. Około 5¹⁷ przez okręg nastawczy przejechał pociąg osobowy z kierunku Baciut. Nastawnicza omówiła wszystkie czynności związane z obsługą urządzeń sterowania ruchem i prowadzeniem dokumentacji dla jazdy pociągów z kierunku Baciut. Wyjaśniła sposób zamawiania dróg przebiegów dla pociągów jadących zgodnie z rozkładem i tych, które kursują według indywidualnych rozkładów. Poinformowała, że dyżurny ruchu po wywołaniu posterunków Bł1, Bł11 wydał polecenie na przygotowanie drogi przebiegu dla pociągu wyjeżdżającego do Baciut w pierwszej kolejności a następnie dla pociągu wjeżdżającego z Baciut. Było to podane jednym telefonogramem z zaznaczeniem kolejności realizacji. Zgodnie z poleceniem obsługiwała urządzenia srk i nastawiła sygnały zezwalające na semaforze 6B^{1/2} dla pociągu nr 112861 oraz na semaforze 6G dla pociągu nr 55272 i powyższe odnotowała w prowadzonej dokumentacji. Wychodząc do obserwacji wjazdu pociągu nr 112861

stwierdziła, że semafor drogowskazowy B^{1/2} wskazuje sygnał Sr1 „STÓJ”. Czoło pociągu oświetlone było trzema światłami białymi. Po minięciu miejsc sygnałowego i przebiegowego obsłużyła urządzenia srk i nie zauważyła nieprawidłowości w przejeżdżającym taborze natomiast zauważyła brak oznak hamowania przez maszynistę pociągu nr 112861. Wyjaśniła sposób obsługi tarczy ostrzegawczej ToB. Poinformowała, że chcąc wyjść do obserwacji pociągu nr 55272 zauważyła pożar w okręgu Bł1. Poinformowała o tym dyżurnego ruchu za pomocą centrali telefonicznej. Dyżurny ruchu wiedział już o zdarzeniu. Poinformowała także o przerwie w łączności i zakończeniu pracy. Pani J. T. zadano 19 pytań dodatkowych. Odpowiedzi i wyjaśnienia nastawniczej potwierdzają przebieg zdarzeń ustalony przez Komisję.

Pani E. B. Nastawnicza Bł4 wysłuchana w dniu 12.11.2010 r. Streściła rozpoczęcie i przebieg pracy w zmianie przed wypadkiem omawiając sytuację ruchową i sposób prowadzenia dokumentacji. Około godziny 4⁰⁰ przejechały 2 lokomotywy do pociągu na tor nr 107. Potem, aż do chwili wypadku nie było pociągów ani manewrów. Około godziny 5³⁰ usłyszała huk i dostrzegła pożar w okręgu Bł1. Powiadomiła telefonicznie dyżurnego ruchu i opuściła pomieszczenie nastawni. Widziała obniżającą się sieć trakcyjną. Następnie udała się na nastawnię dysponującą na polecenie funkcjonariusz SOK. Pani E. B. zadano 23 pytania dodatkowe. Udzielone odpowiedzi i wyjaśnienia z wysłuchania zgadzają się z ustaleniami Komisji.

Pan K. L. dyżurny ruchu dysponujący stacją Białystok wysłuchany w dniu 11.11.2010 r. podał informację dotyczącą przyjęcia obowiązków na nastawni dysponującej Błd. Scharakteryzował swoje obowiązki wynikające z obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym jak i związane z prowadzeniem dokumentacji ruchowej. Poinformował o usterkach i problemach w prowadzeniu ruchu kolejowego. Przedstawił sytuację ruchową na stacji Białystok. Poinformował o sposobie zamawiania dróg przebiegów z podległymi nastawniami wykonawczymi. Wyjaśnił, w jaki sposób odbywa się wymiana komunikatów pomiędzy pracownikami uczestniczącymi w prowadzeniu ruchu pociągów na podległych nastawniach wykonawczych i nastawni dysponującej.

Przedstawił obostrzenia w ruchu pociągów omawiając przyczyny ich wprowadzenia. Streścił przygotowanie pociągu nr 55272 do jazdy od momentu podstawienia na tor nr 107, aż do momentu wyjazdu i kolizji z pociągiem nr 112861. Wymienił komunikaty, za pomocą, których informował nastawniczych biorących udział w przebiegach o przygotowaniu dróg przebiegów dla pociągów oraz otrzymywane informacje od podległego personelu o przygotowaniu dróg przebiegów gotowości pociągów do jazdy.

Notował poszczególne przebiegi pociągowe w prowadzonej dokumentacji. Około godz. 5²⁰ maszynista pociągu nr 55272 zgłosił gotowość do odjazdu. Był to krótki skład zawierający TWR stojący na torze nr 107. W tym samym czasie otrzymał informację od dyżurnej ruchu pomocniczej o odjeździe z Baciut pociągu nr 112861 zawierającego TWR. Zamówił drogi przebiegu jednym telefonogramem najpierw dla pociągu nr 55272 z toru nr 107 a następnie dla pociągu nr 112861 na tor nr 25 w okręgach Bł1, Bł11, Bł4. Było to około godziny 5²¹. Obsłużył urządzenia srk i odnotował powyższe w prowadzonej dokumentacji. Nie uzgadniał wcześniejszego odjazdu pociągu zawierającego TWR z dyspozytorem. Wy tłumaczył sposób obsługi urządzeń srk na nastawniach Bł2 i Bł3 a zwłaszcza zależności wynikające z kolejności nastawiania semaforów. Wyjaśnił, że przy podanym na sygnał zezwalający semaforze E² nie jest możliwe podanie semafora B^{1/2}, gdyż są to przebiegi sprzeczne w okręgu Bł1. Pociąg nr 112861 miał przygotowany wjazd na tor nr 1a do semafora B^{1/2}, który był nastawiony na sygnał „STÓJ”. Otrzymał informację z urządzeń srk o jeździe pociągu nr 112861 przez okręg Bł11 i o pociągu nr 55272 przez okręgi Bł3, Bł2. Około godziny 5³⁰ przez radiotelefon usłyszał krzyk maszynisty pociągu nr 55272, że „chyba przywaciarz przejechał semafor i uderzył mnie w bok”. Następnie dostrzegł w oddali

w rejonie Bł1 łuny ognia. Natychmiast podjął działania i powiadamiał telefonicznie odpowiednie służby ratownicze o zaistniałym zdarzeniu. Przekazał także informację dyspozytorom. Dla pociągu nr 55272 realizacja dróg przebiegu w okręgu nastawni Bł2 i Bł3 była wykonywana na podstawie obserwacji działania urządzeń srk bez stosowania telefonogramów. Na trzeźwość badany był przez zwierzchników alkotesterem z wynikiem negatywnym, następnie przez funkcjonariuszy Policji także z wynikiem negatywnym. Panu K. L. zadano 16 pytań dodatkowych dla sprecyzowania wyjaśnień. Pan K. L. dosłuchany został w dniu 05.01.2011 r. i otrzymał 8 pytań dodatkowych. Z przeprowadzonych wysłuchań i udzielonych niepełnych odpowiedzi potwierdziły się fakty ustalone przez Komisję i zawarte w Raporcie.

Pani G. P. dyżurna ruchu pomocnicza nastawni Błd stacji Białystok wyjaśnienia złożyła w dniu 17 listopada 2010 r. oraz w dniu 05 stycznia 2011 r. W pierwszym wysłuchaniu omówiła przyjęcie dyżuru na nastawni dysponującej Błd w dniu 07.11.2010 r. oraz przebieg czynności, jakie wykonała podczas dyżuru. Następnie udzieliła odpowiedzi na 14 pytań dotyczących między innymi informacji o rodzaju pociągu nr 112861, przyczyn wcześniejszego odjazdu pociągu nr 55272, obsługi blokady stacyjnej, powiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu nr 55272, organizacji ruchu w okręgach nastawczych Bł11, Bł1 i Bł4 oraz znajomości rozkładu jazdy pociągów znajdującego się na posterunku Błd. Potwierdziła wystawienie pociągu nr 55272 zawierającego TWR na tor nr 107 nieprzewidziany w regulaminie do wyjazdu tego rodzaju pociągów. Zeznała, że po badaniu trzeźwości wykonanym alkotesterem z wynikiem 0,00 mg/litr przez zawiadowcę d/s inżynierii ruchu M. G. i zastępcę naczelnika sekcji H. K., udała się do domu. W wysłuchaniu stwierdziła, że będąc w stresie i nie mogąc zasnąć w domu około godziny 10⁰⁰ wypila dwie lampki koniaku i poszła spać. Spowodowało to dokonanie badania trzeźwości przez Policję wykonane na komisariacie o godz. 15⁰¹. Udzieliła odpowiedzi spójnych z ustaleniami Komisji zawartymi w Raporcie.

Pan M. K. rewident taboru PKP CARGO S.A. wysłuchany w dniu 05.01.2011 r. w sprawie wydarzenia zaistniałego w dniu 08.11.2010 r. Omówił przebieg czynności, jakie wykonał podczas dyżuru. Następnie udzielił odpowiedzi na 4 pytania dotyczące; wykonywania próby hamulca przy pociągu nr 55272, wypełnienia karty próby hamulca, nazwiska maszynisty, z którym wykonywał próbę hamulca. Udzielił odpowiedzi zgodnych z ustaleniami Komisji zawartymi w Raporcie.

Pan G. B. instruktor ds. inżynierii ruchu IZ Białystok wysłuchany w dniu 04 stycznia 2011 r. na okoliczność wyjaśnienia sposobu obsługi nastawni wykonawczych Bł2 Bł3 i Bł14 przez nastawniczego nastawni Bł1 w nawiązaniu do protokołu z dnia 18 marca 2009 r. w odniesieniu do wypadku zaistniałego dnia 08 listopada 2010 r. przy zmienionej organizacji pracy Bł1. Omówił szczegółowo, co było przyczyną reorganizacji wprowadzonej protokołem z dnia 18.03.2009 r., następnie udzielił odpowiedzi na 3 pytania dotyczące; prowadzenia dokumentacji techniczno-ruchowej z posterunków Bł2 i Bł3, która znajdowała się na posterunku Bł1, wydawania nastawniczemu polecenia przygotowania drogi przebiegu na posterunkach, Bł2 i Bł3, oraz zakresu czynności dwóch nastawniczych, możliwości wykonywania obowiązków przez pracowników posterunków technicznych tj. dotyczących wjazdów/wyjazdów pociągów. Udzielił odpowiedzi spójnych z ustaleniami Komisji zawartymi w Raporcie tj. potwierdził brak możliwości realizacji wjazdów i wyjazdów pociągów w w/w okręgach zgodnie z postanowieniami RTS oraz zawartymi w Protokole z dnia 18.03.2009 r.