



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych**

RAPORT Nr PKBWK/2/2011

**z badania poważnego wypadku kat. A 04
zaistniałego w dniu 08 listopada 2010 r. o godz. 05³⁰ w stacji Białystok w okręgu nastawni
wykonawczej B11 w torze nr 1a, rozjazd nr 7 w km 175, 170 linii kolejowej 006 Zielonka –
Kuźnica Białostocka, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku**

Raport zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania
Wypadków Kolejowych Nr 12/2011 z dnia 7 grudnia 2011 r.

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
tel.:(022) 630-14-33, fax.: (022) 630-14-39, e-mail: trys@transport.gov.pl , www.transport.gov.pl

Warszawa 7 grudnia 2011r.

WARSZAWA, 29 listopada 2011 r.

Spis treści

I. PODSUMOWANIE POSTĘPOWANIA

1.	Decyzja o wszczęciu postępowania w sprawie poważnego wypadku, skład zespołu powypadkowego i opis przebiegu postępowania.	4
2.	Krótki opis zdarzenia, miejsca i czasu poważnego wypadku oraz jego skutki.	5
3.	Opis bezpośredniej przyczyny poważnego wypadku i przyczyn pośrednich ustalonych w postępowaniu.	6
4.	Wskazanie czynników mających wpływ na zaistnienie poważnego wypadku.	7
5.	Główne zalecenia i adresaci tych zaleceń.	7

II. FAKTY BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z POWAŻNYM WYPADKIEM

1.	Określenie wypadku.	8
2.	Opis wypadku	8
3.	Określenie pociągów ich składów, przewożonego ładunku.	9
4.	Opis infrastruktury kolejowej	15
5.	Opis działań ratowniczych	24
6.	Ofiary śmiertelne, ranni i straty	28

III. OPIS ZAPISÓW BADAŃ I WYŚLUCHAŃ

1.	Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do poważnego wypadku.	31
2.	Wymagania wobec personelu kolejowego	33
3.	Procedury wewnętrznych kontroli	35
4.	Podsumowanie wysłuchań pracowników kolejowych.	37
5.	Funkcjonowanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych	41
6.	Dokumentacja ruchu kolejowego	44
7.	Organizacja pracy w miejscu i czasie wypadku	48

IV. ANALIZA I WNIOSKI	
1.	Odniesienie do wcześniejszych wypadków lub incydentów zaistniałych w podobnych okolicznościach. 49
2.	Opis sekwencji zdarzeń pozostających w związku z badanym poważnym wypadkiem 49
3.	Ustalenia komisji w zakresie przebiegu poważnego wypadku w oparciu o zaistniałe fakty. 51
4.	Analiza faktów dla ustalenia wniosków odnośnie przyczyn poważnego wypadku i działania służb ratunkowych 52
5.	Określenie bezpośrednich przyczyn poważnego wypadku łącznie z czynnikami związanymi z działaniami podejmowanymi przez osoby związane z prowadzeniem ruchu pociągów, stanem pojazdów kolejowych lub urządzeń, a także przyczyn pośrednich związanych z umiejętnościami, procedurami i utrzymaniem oraz przyczyn systemowych związanych z uwarunkowaniami przepisów i innych regulacji i stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem. 52
6.	Wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania, ale niemających znaczenia dla wniosków w sprawie poważnego wypadku 53
V.	
	OPIS ŚRODKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH DORAŻNYCH 55
VI.	
	ZALECANE ŚRODKI ZAPOBIEGAWCZE MAJĄCE NA CELU UNIKNIĘCIE TAKICH WYPADKÓW LUB INCYDENTÓW W PRZYSZŁOŚCI LUB OGRANICZENIE ICH SKUTKÓW. 56
VII. UWAGI 58	

RAPORT

Sporządzony w dniach 27.11.2010 r. do 29.11.2011 r. w siedzibie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w Warszawie w związku z poważnym wypadkiem kategorii A 04 tj. niezatrzymaniem się pociągu nr 112861 relacji Płock Trzepowo - Sokółka, prowadzonego podwójną trakcją tj. lokomotywami spalinowymi M62-0689 i TEM2-198, przed semaforem drogowskazowym B^{1/2}, wskazującym sygnał Sr-1 „STÓJ” i wjechaniem w bok pociągu nr 55272, a zaistniałym w dniu 08.11.2010 r. o godz. 5³⁰ w stacji Białystok w okręgu nastawni wykonawczej Bł1 w torze nr 1a, rozjazd nr 7, w km 175, 170 linii kolejowej 006 Zielonka – Kuźnica Białostocka, obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, przez Zespół Powypadkowy w składzie:

- 1) Jan Andrzej Młynarczyk – Kierujący Zespołem Powypadkowym – Zastępca Przewodniczącego PKBWK,
- 2) Andrzej Kusior - członek doraźny Komisji,
- 3) Andrzej Rodzik – członek doraźny Komisji,
- 4) Benedykt Kugielski – członek doraźny Komisji.

I. PODSUMOWANIE POSTĘPOWANIA

1. Decyzja o wszczęciu postępowania w sprawie wypadku, skład komisji i opis przebiegu postępowania.

Zespół Powypadkowy przejął prowadzenie postępowania od komisji kolejowej zakładowej. Postępowanie w sprawie zdarzenia rozpoczęła komisja kolejowa pod przewodnictwem Pani Lilli Andrejuk kontrolera ds. ruchu PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, która została powołana decyzją Dyrektora PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku nr IZESd-732-205/10 z dnia 15.11.2010 r.

W dniach od 13 do 16.11.2010 r. został sporządzony Protokół Oględzin Miejsca Poważnego Wypadku Kolejowego w związku z wypadkiem niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Sr1” „STÓJ” nastawionym na semaforze kształtowym drogowskazowym B^{1/2}, zaistniałym w dniu 08.11.2010 r. o godz. 5³⁰ na stacji Białystok w torze nr 1a, rozjazd nr 7 w okręgu nastawni Bł1, przez komisję kolejową zakładową w składzie:

1. Andrejuk Lilla – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
2. Andrzej Jacek Kierman - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
3. Waldemar Wnorowski - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
4. Sławomir Dub – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
5. Bernard Gilewski – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
6. Andrzej Borowski – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
7. Tadeusz Rynkowski – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
8. Mirosław Gąsowski - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
9. Henryk Jaworski – Orlen KolTrans Sp. z o. o.,
10. Roman Lisicki - Orlen KolTrans Sp. z o. o.,
11. Roman Pluciński - Orlen KolTrans Sp. z o. o.,
12. Piotr Pawłowski – Hagans Logistic Sp. z o. o.,

13. Zbigniew Kurkelewicz – Hagans Logistic Sp. z o. o.,
14. Kazimierz Wasilewski - Hagans Logistic Sp. z o. o.,
15. Jan Szatyłowicz – PKP CARGO S.A. CTGW Białystok,
16. Roman Cimoch – PKP CARGO S.A. CTMI 2 Białystok,
17. Cezary Andruszkiewicz – PKP CARGO S.A. CTTE Białystok,
18. Agnieszka Passon - Orlen KolTrans Sp. z o. o.,

Przy udziale:

1. Tadeusz Ryś - Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
2. Jan Andrzej Młynarczyk - Zastępca Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
3. Rafał Leśniowski – Sekretarz, członek stały Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,

Następnie w dniu 22.11.2010 r. zgodnie z postanowieniami § 10 ust 3 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89 poz. 593), w decyzji nr PKBWK-0780-101/TR/10 Przewodniczący PKBWK Tadeusz Ryś wyznaczył Zastępcę Przewodniczącego PKBWK Jana Andrzeja Młynarczyka na Kierującego Zespołem Powypadkowym działającego w ramach PKBWK w sprawie wyjaśnienia przyczyn poważnego wypadku kat. A 04, który wydarzył się w dniu 08.11.2010 r. o godz. 5³⁰ na stacji Białystok w okręgu nastawczym Bł1, w torze nr 1a, rozjazd nr 7, km 175,170 linii kolejowej 006 Zielonka – Kuźnica Białostocka oraz zespół w składzie:

1. Andrzej Kusior – członek doraźny Komisji,
2. Andrzej Rodzik – członek doraźny Komisji,
3. Benedykt Kugielski – członek doraźny Komisji,

do dalszego prowadzenia postępowania wyjaśniającego.

Dotychczasowych członków kolejowej komisji zakładowej w składzie ustalonym w ust. VIII pkt. 5 „Protokołu Oględzin Miejsca Poważnego Wypadku” z datą 16.11.2010 r., a wymienionych poniżej, Przewodniczący PKBWK zgodnie z Art. 28h ust 2 pkt. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zobowiązał do współpracy z Zespołem Powypadkowym na podstawie pisemnego żądania skierowanego do ich Pracodawców, tj.:

1. Lilla Andrejuk - PKP PLK S.A. IZ Białystok,
2. Andrzej Jacek Kierman - PKP PLK S.A. IZ Białystok,
3. Tadeusz Rynkowski - PKP PLK S.A. ISEZ Białystok
4. Roman Lisicki - Orlen KolTrans Sp. z o. o.,
5. Roman Pluciński - Orlen KolTrans Sp. z o. o.,
6. Roman Cimoch - PKP CARGO S.A. CT Białystok,
7. Cezary Andruszkiewicz - PKP CARGO S.A. CT Białystok.

2. Krótki opis zdarzenia, miejsca i czasu wypadku oraz jego skutki.

W dniu 08.11.2010 r. o godz. 5³⁰, pociąg nr 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka w stacji Białystok, tor nr1a km 175,170 rozjazd nr 7, prowadzony podwójną trakcją tj. lokomotywami spalinowymi prowadzącą M62-0689 i czynną lokom. w doprzęgu TEM2–198, nie zmniejszył prędkości po minięciu tarczy ostrzegawczej ToB wskazującej sygnał Ot1 oraz nie zatrzymał się przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”, wjechał w bok trzeciego wagonu, licząc od końca, pociągu nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga,

prowadzonego czynną lokomotywą ET22-1030 z doprzęgiem tj. nieczynną lok. ET22-1055, wyjeżdżającego z toru nr 107 na tor nr 2a po prawidłowo ułożonej drodze przebiegu na sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”, podany na semaforze E². W wyniku zderzenia wykolejone zostały lokomotywy M62-0689 i TEM2-198, dwa wagony węglarki załadowane złomem, jeden wagon kryty próżny, dwanaście wagonów cystern z towarem niebezpiecznym i pięć wagonów cystern z TWR. W wyniku zderzenia pociągów, rozpruciu uległ zbiornik paliwa na lokomotywie TEM2-198, nastąpił wyciek, a następnie zapłon paliwa. Dwa wagony cysterny wybuchły. Rozlane paliwo ze zbiornika lokomotywy spowodowało rozszerzenie się źródła pożaru na pozostałe wykolejone wagony oraz lokomotywy, które zapaliły się i uległy zniszczeniu. Pożar spowodował całkowite uszkodzenie elementów infrastruktury kolejowej w miejscu wypadku (sieci trakcyjnej, torów, rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym) oraz zapalenie i zniszczenie nastawni wykonawczej B11 wraz z wyposażeniem i urządzeniami do prowadzenia ruchu kolejowego. Czoło pociągu nr 55272 zatrzymało się w km 175, 000, koniec pociągu nr 112861 zatrzymał się w km 175, 050. Pociąg nr 55272 składał się z czynnej lokomotywy ET22-1030 i nieczynnej lokomotywy ET22-1055 oraz 7 (siedmiu) wagonów towarowych (w tym dwa wagony cysterny z gazem propan-butan). Pociąg nr 112861 składał się z lokomotyw M62-0689 i TEM2-198 oraz 32 wagonów cystern, w tym 12 cystern z olejem napędowym UN1202 i 20 cystern zawierających destylaty ropy naftowej UN1268.

3. Opis bezpośredniej przyczyny wypadku i przyczyn pośrednich ustalonych w postępowaniu.

a) bezpośrednia:

Niezatrzymanie się pociągu nr 112861 przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 "Stój".

b) pierwotna:

Brak obserwacji i reakcji maszynistów pociągu nr 112861 na wskazania tarczy ostrzegawczej ToB^{1/2} wskazującej sygnał Ot1, odnoszącej się do semafora drogowskazowego B^{1/2} i nie wdrożenie hamowania pociągu po minięciu tarczy ostrzegawczej.

c) pośrednie:

1. Wyłączenie urządzeń czujności na drugiej w doprzęgu lokomotywie nr TEM2-198 pociągu nr 112861,
2. Brak właściwej reakcji maszynisty pociągu nr 55272 w czasie jego wyjazdu, na jadący w przeciwnym kierunku po torze nr „1a” pociąg, co mogłoby zmniejszyć skutki wypadku lub całkowicie je wyeliminować.
3. Brak właściwej reakcji nastawniczego posterunku B11 podczas wjazdu pociąg nr 112861, polegającej na nie powiadomieniu dyżurnego dysponującego o zagrożeniu, jakie stwarzał pociąg nr 112861, który nie rozpoczął hamowania zbliżając się do semafora drogowskazowego B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”.
4. Wczesniejsze wyprawienie pociągu nr 55272, niezgodnie z WRJ przez dyżurnego ruchu dysponującego posterunku B1d stacji Białystok, powodujące konieczność zatrzymania pociągu nr 112861 zawierającego, TWR przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”.

d) Systemowe:

1. Wdrożenie i realizacja postanowień Protokołu z dnia 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej B12, B13 i B14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej B11, Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Białymstoku, bez stosownych zmian w Regulaminie Technicznym Stacji Białystok.
2. Świadczenie usług trakcyjnych przez Hagans Logistics Spółka z o.o., która nie posiada licencji przewoźnika oraz Świadectwa Bezpieczeństwa i nie powinna świadczyć usług w zakresie udostępniania pracowników do obsługi trakcyjnej dla potrzeb innych przewoźników w tym przypadku dla Spółki Orlen KolTrans Sp. z o.o. na podstawie Umowy nr MP/2/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r.

4. Wskazanie czynników mających wpływ na zaistnienie wypadku.

- 1) Zmęczenie maszynisty lokomotywy prowadzącej M62-0689 po całonocnej pracy.
- 2) Niekorzystny układ położenia semafora drogowskazowego B^{1/2} względem infrastruktury kolejowej poprzez ustawienie słupów i bramek trakcyjnych spowodowane elektryfikacją stacji Białystok przy pozostawieniu sygnalizacji kształtowej.
- 3) Zmiana organizacji pracy posterunków B12, B13 i B14 bez dostosowania urządzeń srk do obsługi z jednej nastawni i nie wprowadzenie stosownych zmian wynikających z protokołu z dnia 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej B12, B13 i B14 do RTS stacji Białystok.

5. Główne zalecenia i adresaci tych zaleceń.

- 1) Przewoźnik ORLEN KolTrans Sp. z o. o. oraz inni przewoźnicy wykonujący przewozy ładunków objętych Międzynarodowym Regulaminem RID, wprowadzą do umów o pracę dla stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych, klauzulę o zakazie pracy u innych przewoźników, w celu zachowania kodeksowego wymogu czasu pracy zwłaszcza dobowego i tygodniowego oraz przestrzegania czasu pracy w porze nocnej i przestrzegania wymaganego wypoczynku.
- 2) Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podejmie działania zmierzające do wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie sposobu zatrudnienia przez pracodawców pracowników wykonujących czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazd kolejowe wyłącznie na podstawie umowy o pracę.
- 3) Komisja zobowiązuje przewoźników kolejowych do sporządzenia wykazów pracowników posiadających prawa kierowania pojazdem kolejowym wraz z określeniem charakteru ich zatrudnienia (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne), przedłożenia wykazów do Urzędu Transportu Kolejowego oraz do ich bieżącej aktualizacji.
- 4) Urząd Transportu Kolejowego rozważy możliwość zwiększenia ilości kontroli wykonywanych na lokomotywach przewoźników w szczególności w zakresie działania urządzeń czujności, w lokomotywach przy obsłudze pociągów w podwójnej trakcji.
- 5) Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrole podmiotów Hagans Logistic Spółka z o.o. oraz ORLEN KolTrans Sp. z o. o., w szczególności w zakresie spełniania warunków posiadanych licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz spełniania warunków Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,

- 6) Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrolę podmiotu Hagans Logistics Spółka z o.o. w zakresie współpracy z przewoźnikami i spełniania warunków, jakim powinni podlegać prowadzący pojazdy kolejowe.
- 7) PKP CARGO S.A. dokona czynności związanych z dostosowaniem harmonogramów czasu pracy maszynistów do potrzeb niezbędnych dla uruchamiania pociągów towarowych.
- 8) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, dostosuje regulamin (RTS) stacji Białystok do obecnego układu torowego i urządzeń srk, w którym szczegółowo określizakres wykonywanych czynności przez pracowników posterunków nastawczych, w szczególności w przypadku likwidacji obsady poszczególnych posterunków.
- 9) Licencjonowani Przewoźnicy wprowadzą zapis określający obowiązki drużyny trakcyjnej drugiej lokomotywy w przypadku obsługi trakcyjnej podwójną trakcją w instrukcjach dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
- 10) PKP PLK S.A. wdroży do stosowania system powiadamiania przez pracowników PKP PLK S.A. o przewozach przesyłek ładunków z „TWR” od stacji nadania do stacji docelowej, wraz z pełną informacją o rodzaju ładunku oraz obowiązku jego „śledzenia”.

II. FAKTY BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z WYPADKIEM

Opis zastanego stanu faktycznego, w tym;

1) określenie wypadku

a) data, dokładny czas i miejsce wypadku (stacja, linia, km linii, szlak),

Poważny wypadek kategorii A-04 zaistniały w dniu 08.11.2010 r. o godz. 5³⁰ w stacji Białystok w okręgu nastawni wykonawczej B11 w torze nr 1a, rozjazd nr 7, w km 175, 170 linii kolejowej 006 Zielonka – Kuźnica Białostocka, obszar zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku.

b) opis wypadku,

W dniu 08.11.2010 r. o godz. 5³⁰, pociąg nr 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka w stacji Białystok, nie zmniejszył prędkości pociągu po minięciu tarczy ostrzegawczej ToB wskazującej sygnał Ot1, oraz nie zatrzymał się przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”, wjechał w bok trzeciego wagonu od końca pociągu nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga, wyjeżdżającego z toru nr 107 na tor nr 2a po prawidłowo ułożonej drodze przebiegu na sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” podany na semaforze E². W wyniku zderzenia wykolejone zostały lokomotywy M62-0689 i TEM2-198, dwa wagony węglarki załadowane złomem, jeden wagon kryty próżny, dwanaście wagonów cystern z towarem niebezpiecznym i pięć wagonów cystern z TWR. Dwa wagony cysterny wybuchły. Pozostałe wykolejone wagony oraz lokomotywy zapaliły się i uległy zniszczeniu. Pożar spowodował uszkodzenie sieci trakcyjnej, torów nr 1a, 2a, 3a, i 4a, rozjazdów nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 27 oraz zapalenie i zniszczenie posterunku B11 wraz z wyposażeniem. Czoło pociągu nr 55272 zatrzymało się w km 175, 000, koniec pociągu nr 112861 zatrzymał się w km 175, 050. Pociąg nr 55272 składał się z czynnej lokomotywy ET22-1030 i nieczynnej lokomotywy ET22-1055 oraz 7 (siedmiu) wagonów towarowych (w tym dwa wagony cysterny z gazem propan-butan UN1965). Pociąg nr 112861

składał się z lokomotyw M62-0689 i TEM2-198 oraz 32 wagonów cystern, w tym 12 cystern z olejem napędowym UN1202 i 20 cystern zawierających destylaty ropy naftowej UN1268.

c) Wskazanie personelu kolejowego, podwykonawców biorących udział w wypadku oraz innych stron i świadków,

Inicjały	Stanowisko	Zakład pracy
M.S.	Starszy maszynista	PKP CARGO S.A. Zakład Podlaski
A. W.	Maszynista	Hagans Logistics Spółka z o. o.
K. W.	Maszynista	Hagans Logistics Spółka z o. o.
K. L.	Dyżurny ruchu dysponujący Błd	PKP PLK S.A. IZ Białystok
G. P.	Dyżurny ruchu pomocniczy Błd	PKP PLK S.A. IZ Białystok
J. T.	Nastawniczy Bł1	PKP PLK S.A. IZ Białystok
St. S.	Nastawniczy Bł1	PKP PLK S.A. IZ Białystok
M. A.	Nastawniczy Bł1	PKP PLK S.A. IZ Białystok

d) Określenie pociągów i ich składów, przewożonego ładunku (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdów kolejowych, ich serii i numerów identyfikacyjnych, biorących udział w wypadku,

Dane o pociągu I:

- a) **numer pociągu:** nr 55272 rodzaj pociągu: TLGEc, przewoźnik: PKP CARGO S.A.
- b) **relacja:** Białystok - Warszawa Praga, seria i nr taboru trakcyjnego: ET22-1030
- c) **prędkość rozkładowa pociągu:** 80 km/h, w miejscu wydarzenia prędkość dopuszczalna po drodze przebiegu 40 km/godz., prędkość rzeczywista wynosiła: 25 km/godz.
- d) **długość pociągu w metrach:** 124, 0 m,
- e) **skład pociągu:** lokomotywa ET22-1030 oraz lok ET22-1055 w stanie zimnym i 7 (siedem) wagonów,
- f) **masa brutto pociągu:** 453 t,
- g) **masa hamująca wymagana pociągu:** 220 t,
- h) **masa hamująca rzeczywista pociągu:** 366 t,
- i) **wagony z wyłączonym hamulcem:** nie było,
- j) **nastawianie hamulców:** wolnodziałające (G) - nie było, szybko działające (R) 7 wagonów,
- k) **miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca:** Białystok – st. Postojowa,
- l) **rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:** - M K. – rewident taboru kolejowego PKP CARGO S.A. Zakład Podlaski,
- l) **miejsce ostatniej próby uproszczonej:** nie było.

Pojazdy PKP CARGO S.A. wchodzące w skład pociągu nr 55272 zatrzymane w km 175, 000 na torze nr 2a. Lokomotywa ET22-1030 PKP CARGO S.A. Zachodniopomorski Zakład Spółki, jako prowadząca pociąg nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga. Świadectwo sprawności technicznej nr CEZO12-58/2010 z dnia 28 września 2010 r. ważne do 22 maja 2013 r. na przebieg 170,186 km liczony od kilometra 329,814. Urządzenia czujności CA (czuwak aktywny), SHP – sprawne, zaplombowane. Radiotelefon oraz „Radio-stop” - sprawne – wtyczki zabezpieczone oraz zaplombowane.

Prędkościomierz rejestrujący Hasler RT 9 nr. L01083 sprawny - zapis taśmy czytelny, (taśma zdjęta przez członka komisji przekazana Policji). Czoło lokomotywy prowadzącej osygnalizowane sygnałem Pc1.

Skład pociągu:

- 1) lokomotywa ET22 – 1055 PKP CARGO S.A. Świętokrzyski Zakład Spółki, jako druga lokomotywa w składzie pociągu przesyłana w stanie zimnym.
- 2) wagon towarowy serii Zagkks nr 33877917348-7, w stanie ładownym załadowany węglowodorami gazowymi 23UN- 1965.
- 3) wagon towarowy serii Zagkks nr 33877919641-3, w stanie ładownym załadowany węglowodorami gazowymi 23UN- 1965.
- 4) wagon towarowy serii Eaos nr 82515345771-8, w stanie ładownym załadowany złomem stalowym.
- 5) wagon towarowy serii Eaos nr 82515329450-9, w stanie ładownym załadowany złomem stalowym.
- 6) wagon towarowy serii Eaos nr 82515337607-4, w stanie ładownym załadowany złomem stalowym uszkodzony
- 7) wagon towarowy serii Eaos nr 82515499776-1, oderwany od składu pociągu wywrócony na bok ładunek wysypany (złom stalowy paczkowany).
- 8) wagon towarowy serii Hbikklls 21512371223-8, oderwany od składu pociągu wywrócony na bok przygnieciony dwoma wagonami cysternami od pociągu nr 112861 bez ładunku w stanie próżnym.

Dane o pociągu II:

- a) **numer pociągu:** nr 112860/1 rodzaj pociągu: TNDSkt, przewoźnik: ORLEN KoITrans Sp. z o.o.
- b) **relacja:** Płock Trzepowo - Sokółka, seria i nr taboru trakcyjnego: M62-0689 i TEM2-198,
- c) **prędkość rozkładowa pociągu:** 60 km/h- zgodnie z WRJ na odcinku Łapy - Białystok natomiast 40 km/godz., przy wjeździe pociągu od semafora B¹/₂ w okręg nastawczy Bł4. "Prędkość rzeczywista niemożliwa do określenia z uwagi na całkowite zniszczenie rejestratorów prędkości w wyniku pożaru" Prawdopodobną prędkość rzeczywistą wynoszącą ok 57km/h określono na podstawie czasu przebytej drogi i jej długości pomiędzy stacją Łapy i posterunkiem Bł11 zarejestrowaną w dokumentacji prowadzenie ruchu oraz położenia nastawnika na lokomotywie prowadzącej w pozycji „12” – tj., że maszynista lokomotywy prowadzącej utrzymywał pojazd trakcyjny w pozycji „jazda”.
- d) długość pociągu w metrach: 407m,
- e) skład pociągu: lokomotywy: M62-0689 i TEM2-198 oraz 32 (trzydzieści dwa wagony),
- f) masa brutto pociągu: 2290t
- g) masa hamująca wymagana pociągu: 1214 t,
- h) masa hamująca rzeczywista pociągu: 1700 t,
- i) wagony z wyłączonym hamulcem: nr 84 5179016843
- j) nastawianie hamulców: wolnodziałające (G) - 32 wagony.
- k) miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca: Płock Rafineria.
- l) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców: - M. R. – rewident taboru Orlen KoITrans
- ł) miejsce ostatniej próby uproszczonej: nie było.

Pojazdy ORLEN KolTrans Sp. z o.o. wchodzące w skład pociągu nr 112860/1 wjeżdżającego do Stacji Białystok po torze nr 1a.

1. **Spalinowy pojazd trakcyjny M62 – 0689** – własność ORLEN KolTrans Sp. z o.o. (lokomotywa pierwsza w składzie pociągu) – w stanie zniszczonym, w chwili oględzin znajdowała się w stanie wykolejonym w okręgu rejonu BŁ1 pochylona w prawą stronę około 10°. Lokomotywa prowadzona była z kabiny B patrząc w kierunku jazdy pociągu tj. w stronę stacji Sokółka. 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. Nastawnik kierunkowy jazdy ustawiony w pozycji „przód”, nastawnik jazdy znajdował się na 12 pozycji w stanie zablokowania, zawór główny maszynisty typu Oerlikon w położeniu hamowanie, zawór dodatkowy w położeniu luzowanie, przełączniki świateł wskazują na oświetlenie czoła pociągu trzema światłami białymi – Pc-1, przełącznik przyciemniania świateł w pozycji wyłączony świadczy o oświetleniu światłami długimi, prędkościomierz wskazujący typu Hasler wskazuje wartość zero, manometry: przewodu głównego, cylindrów hamulcowych oraz przewodu zasilającego wskazywały wartości zerowe.

Przełączniki umieszczone w panelu na drzwiczkach pulpitu: pierwszy przełącznik z lewej strony w stanie załączonym – sterowanie lokomotywą, drugi przełącznik od lewej strony w stanie załączonym – oświetlenie i sygnalizacja, trzeci przełącznik w stanie wyłączony – pompa paliwa drugiej lokomotywy, czwarty przełącznik w stanie załączonym – grzejnik kabiny maszynisty, piąty przełącznik w stanie wyłączony – rozrząd, szósty przełącznik w stanie wyłączony – pompa paliwa pierwszej lokomotywy.

Komisyjnie zdemontowano manipulator radiotelefonu prod. Pyrylandia typ F 747 M o nr 0251/OD oraz Zespół Nadawczo – Odbiorczy o numerze 0151/0 (druga cyfra lub litera nieczytelna) – obydwie urządzenia zostały zabezpieczone przez komisję. W kabinie znajdowały się następujące dokumenty: książka pokładowa pojazdu z napędem, książka objęcia i zdania służby, rozkazy pisemne, karta próby hamulca, raport z jazdy, który jest jednocześnie wykazem pracy drużyny trakcyjnej. Dokumenty zalane wodą w stanie umożliwiającym ich odczytanie.

Kabina A lokomotywy w stanie po spaleniu. 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 spaleniu.

Komisja dokonała oględzin przedsonka (pomiędzy kabiną A i przedziałem maszynowym), w którym znajdowały się generatory urządzeń CA i SHP. Stwierdzono, iż na wymienionych urządzeniach znajdowały się plomby w stanie nienaruszonym. Wyłączniki urządzeń CA i SHP w stanie załączonym, plomby w stanie nienaruszonym.

Przedział maszynowy: silnik spalinowy – brak pokryw głowic (stopione w wyniku pożaru) oraz pokryw inspekcyjnych z prawej strony silnika. Stopiona całkowicie prawa turbosprężarka, lewa turbosprężarka stopiona częściowo, turbosprężarka drugiego stopnia doładowania wytopiona od strony prawej. Regulator obrotów silnika zniszczony. Prądnica główna, zespół dwumaszynowy, prądnica tachometryczna zniszczone z wyraźnymi śladami wpływu ognia.

Szafa elektryczna – brak możliwości oględzin wewnętrznych. Oględziny zewnętrzne wykazują całkowite spalenie urządzeń.

Podwozie pojazdu głęboko wryte w tłuć 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.

Świadectwo sprawności technicznej nr 8/OKt/2009 z dnia 29.04.2009 r. ważne do dnia 29.04.2013 r. na przebieg 400 tys. km liczony od 107 km.

2) **Spalinowy pojazd trakcyjny TEM2 – 198** – własność ORLEN KoITrans Sp. z o.o. (lok. druga w składzie pociągu) w stanie zniszczonym, w chwili oględzin znajdowała się w stanie wykolejonym prostopadle do osi toru w okręgu rejonu BŁ1. Stwierdzono naruszenie całej konstrukcji pojazdu na skutek wpływu wysokiej temperatury pożaru oraz sił oddziaływujących na pojazd w chwili zderzenia 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 spalaniu.

Zauważono tylko pozostałości blaszane pulpitu, na którym umieszczony był prędkościomierz rejestrujący – doszczętnie stopiony. Prędkościomierz wskazujący, który powinien znajdować się po lewej stronie pulpitu tylnego lokomotywy również jest całkowicie stopiony. Pozostałe skrzynki i urządzenia czujności zniszczone, nie pozwalają na jakąkolwiek ocenę. Na pojeździe nie odnaleziono dokumentacji przewozowej (listy przewozowe, dokumenty celne, ADT oraz świadectwa, jakości). Z uwagi na rozległe uszkodzenia nie istnieje możliwość sprawdzenia i weryfikacji położenia urządzeń nastawczych pojazdu. W części podwoziowej z lewej strony pojazdu pod kątem około 90° wbita czołownica lokomotywy prowadzącej M62 – 0689 w zbiornik paliwa. Powyższe doprowadziło do wycieku oleju napędowego ze zbiornika paliwa, o czym świadczy widoczny stan rozprutego poszycia zbiornika paliwa. 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.

Świadectwo sprawności technicznej nr 34/OKt/2010 z dnia 06.09.2010 r. ważne do 06.09.2014 r. na przebieg 400 tys. km liczony od 000117 km.

Pociąg relacji Płock-Sokółka składał się z 32 wagonów-cystern kolejowych będących własnością GATX Rail Poland Sp. z o.o. Cysterny były dzierżawione przez PKN ORLEN SA, w których przewożono produkty naftowe podlegające Regulaminowi międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID i będące własnością PKN ORLEN SA.

Skład pociągu:

- 1) wagon 33517973164-9 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202, zniszczony całkowicie, spalony,
- 2) wagon 33517860736-2 – z zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202, niszczone całkowicie, spalony,
- 3) wagon-83517858334-9 - zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 4) wagon 33517852853-5 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 5) wagon 33517983567-3 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 6) wagon 83517860482-2 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony, całkowicie, spalony,
- 7) wagon 33517855846-6 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,

- 8) wagon 83517981402-4 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 9) wagon 83517858656-5 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 10) wagon 33517952812-0 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 11) wagon 84517901684-3 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 12) wagon 83517862549-6 – zawierający olej napędowy o nr identyfikacyjnym 30UN1202 zniszczony całkowicie, spalony,
- 13) wagon 33517901697-7 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 zniszczony całkowicie, spalony,
- 14) wagon 33517858525-3 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 zniszczony całkowicie, spalony,
- 15) wagon 33517862424-3 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 zniszczony całkowicie, spalony,
- 16) wagon 33517850081-5 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 zniszczony całkowicie, spalony,
- 17) wagon 83517862212-1 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 zniszczony całkowicie, spalony,
- 18) wagon 83517856576-7 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 zniszczony całkowicie, spalony, (przepompowany)
- 19) wagon 33517952327-9 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 zniszczony całkowicie, spalony, (przepompowany),
- 20) wagon 33517952175-2 – zawierający destylaty ropy naftowej o nr identyfikacyjnym 33UN1268 częściowo zniszczony, nadpalony – wstępnie zakwalifikowany do naprawy po przeprowadzeniu badań specjalistycznych przez uprawnioną jednostkę.
- 21) wagon numerze 83 51 7858693-8 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1203 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 22) wagon numerze 33 51 7859754-8 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1203 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 23) wagon numerze 33 51 7857401-8 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1294 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 24) wagon numerze 83 51 7857430-6 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1294 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 25) wagon numerze 83 51 7862366-5 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1294 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 26) wagon numerze 33 51 7852958-2 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1203 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 27) wagon numerze 33 51 7859832-2 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1294 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,

- 28) wagon numerze 33 51 7852169-6 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1268 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 29) wagon numerze 84 51 7982 982-3 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1268 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 30) wagon numerze 83 51 7952690-9 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1203 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 31) wagon numerze 33 51 7881210-3 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1294 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,
- 32) wagon numerze 84 51 7952013-3 z obu stron tablice identyfikacyjne z oznaczeniami 33 UN 1203 i nalepki o numerze 3, w liście przewozowym oznaczenia 33 UN 1268, zawierający destylaty ropy naftowej,

W grupie 12 odłączonych wagonów - cystern komisja stwierdziła niezgodności w oznaczeniach tablic kodowych RID z rodzajem produktów w liście przewozowym. Zgodnie z listem przewozowym cysterny powinny być oklejone tablicami identyfikacyjnymi o numerze 33UN1268. W przypadku wszystkich odłączonych cystern prawidłowo podany został numer rozpoznawczy informujący o zagrożeniu wynikającym z przewożonego ładunku (33) oraz nalepki ostrzegawcze (znaki niebezpieczeństwa) o numerze 3. Stwierdzona powyżej niezgodność oznakowania dotyczy również wagonu o numerze 335179521752. Dla grupy wagonów całkowicie zniszczonych, spalonych brak możliwości identyfikacji. W tomie I akt postępowania wyjaśniającego od str. 215 do str. 278 załączono 32 świadectwa sprawności technicznej wagonów cystern GATX Rail Poland Sp. z o. o., Natomiast od str. 93 do str. 212 załączono Decyzje Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zezwalające na eksploatację cystern po przeprowadzonych badaniach technicznych przez TDT.

Świadectwa sprawności technicznej dla 32 wagonów cystern wystawiono niezgodnie Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15.02.2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych. Ponadto dla 2 wagonów cystern o numerze 33517857401-8 i 33517973164-9 stwierdzono niezgodność pomiędzy numerem znajdującym się na wagonie a zapisem w protokole z badania cysterny do przewozów towarów niebezpiecznych przez TDT (Transportowy Dozór Techniczny) polegającą na zmianie numeru podczas naprawy rewizyjnej wg, którego wagony zostały dopuszczone do ruchu międzynarodowego. Zmiana dotyczyła kodu wymiany z „83” na „33” i cyfry samokontroli w pierwszym wagonie z „7” na „8” i w drugim wagonie z „8” na „9”.

Postępowanie wyjaśniające ujawniło, że w liście przewozowym nr 9642 pociągu nr 112860/1 Orlen KolTrans Sp. z o. o. dla towaru o kodzie produktu „33UN 1268” tj. destylatorów ropy naftowej (Surowiec dla Reformingów), wpisano I grupę pakowania, która wymaga zgodnie z RID stosowanie cystern o kodzie L4BN, a produkt przewożony był w cysternach, które posiadały kod L1, 5BN, czyli z II grupy pakowania wg RID. Powyższa nieprawidłowość wymagała wyjaśnienia sposobu postępowania w kwalifikacji przewożonych produktów do grup pakowania przez Orlen KolTrans Sp. z o. o.

W dniu 25.05.11 r. zespół PKBWK wspólnie z przedstawicielami zarządcy infrastruktury kolejowej, PKP PLK S. A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku, dokonali lustracji pociągu Orlen KolTrans Sp. z o. o. nr 112860/1 na stacji Racibory, pod względem sprawdzenia dokumentacji oraz zgodności utrzymania, wyposażenia lokomotyw i wagonów z obowiązującymi przepisami prawa w tym przepisami w zakresie przewozów materiałów niebezpiecznych.

W dniu 26.05.2011 r. Przewodniczący PKBWK wystąpił pisemnie do Prezesa Zarządu Orlen KolTrans Sp. z o. o., z prośbą o wyjaśnienie użycia niewłaściwego opakowania –cystern.

W odpowiedzi z dnia 06.06.11 r. Prezes Zarządu stwierdził, że zapis I grupy pakowania był wynikiem błędu systemu informatycznego i w żaden sposób nie wpłynął na bezpieczeństwo realizowanego przewozu. Ponieważ odpowiedź Orlen KolTrans Sp. z o. o., nie satysfakcjonowała PKBWK, wystąpiono ponownie do Spółki Orlen KolTrans Sp. z o. o., PKBWK oczekiwała odpowiedzi sformułowanej zgodnie z terminologią ujętą w wykazie „A” Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID. Spółka Orlen KolTrans Sp. z o. o. zmuszona była wykonać dodatkowe analizy laboratoryjne przewożonego produktu.

Ponadto w dniu 07.07.2011 r. w siedzibie PKBWK wysłuchano Kierownika Działu Spedycji Orlen KolTrans Sp. z o. o. Pana S. M., w sprawie określenia grupy pakowania przewożonych przez Orlen KolTrans Sp. z o. o. ładunków w dniu 08.11.2010 r. oraz w dniu 25.05.2011 r. Wysłuchiwany zeznał, że wg jego interpretacji określenie grupy pakowania ładunku dokonywane jest na podstawie karty charakterystyki produktu, ponieważ określenia w niej zawarte nie są w formie nomenklatury wskazanej w regulaminie RID, tab. „A” poz. 1268, 1-3. Dla pociągu z dnia 08.11.2010 r. wpis grupy pakowania był mylny.

W dniu 26.07.11 r. Prezes Zarządu Orlen KolTrans Sp. z o. o. w piśmie nr DO/B/5290/2011, stwierdził, że na podstawie wydanego przez firmę ORLEN Laboratorium Sp. z o. o. sprawozdania laboratoryjnego na temat właściwości fizykochemicznych, które są podstawowymi parametrami do określenia prawidłowej grupy pakowania oraz doboru właściwego opakowania do przewozu produktu „Surowiec dla Reformingów” zgodnie z Regulaminem RID produkt zakwalifikowany jest do II grupy pakowania tj. do trzeciej pozycji z grupy UN 1268 z tabeli „A” Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID.

Do pisma dołączono Sprawozdanie z Badań ORLEN Laboratorium nr LP-3/1152/20011/P/1.

Po powyższym wyjaśnieniu Prezesa Zarządu Orlen KolTrans Sp. z o. o. Zespół powypadkowy uznał je za miarodajne.

e) opis infrastruktury kolejowej i systemu sygnalizacji w miejscu wypadku – typy torów, rozjazdów, urządzeń srk, sygnalizacji, SHP itp.,

W przebiegach pociągowych pociągów Nr 112861 i Nr 55272 uczestniczących w zdarzeniu brały udział nastawnie B11, B12, B13, B14, B111 i B1d.

Nastawnia wykonawcza B11

Pomieszczenie nastawni wykonawczej B11 spalone. Stwierdzono, że nastawnia wyposażona jest w urządzenia mechaniczne kluczowe z sygnalizacją kształtową. Nastawianie zwrotnic odbywa się w sposób ręczny, a przeniesienie stanu zamkniętych zwrotnic dokonuje się poprzez zamki stawidłowe umieszczone na ławie nastawczej. Na podstawie obserwacji stanu spalonych wewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (tabliczki opisowe spalone-nieczytelne) i w oparciu o dokumentację techniczną urządzeń srk ustalono, że przełożony jest w górę 12-ty (dwunasty) w kolejności patrząc od lewej strony aparatu blokowego drążek przebiegowy e²/106, 107, 108, który zamyka drogę jazdy spod semafora E² na tor 2a i jest przedłużeniem przebiegu N107².

Przełożony jest w górę także ostatni w kolejności patrząc od lewej strony aparatu blokowego drążek przebiegowy, k/4, 3, 2, 1, który zamyka drogę jazdy spod semafora K z toru nr 4t na tor szlakowy do stacji Białystok Starosielce. Powyżej opisane przebiegi nie są ze sobą sprzeczne. Ustalono, że przełożona w pozycję dolną jest 8 (ósma) w kolejności patrząc od lewej strony aparatu blokowego dźwignia sygnałowa semafora E² w pozycję dolną. Stwierdzono, że pozostałe dźwignie sygnałowe tj.: A¹, A², B¹, B², C¹, C², D², F²_L, F²_{T,S}, G²_L, G²_{T,S}, H, J, K, Tm26, Tz2, Tz3, Tm6, Tm7 są w stanie zasadniczym w pozycji górnej (nie przełożone). W zamkach stawidłowych na ławie nastawczej znajdują się następujące klucze zwrotnicowe: 5-; 6a/b+; 4a/b(6c/d)+; 7a/b-; 7c/d-; 8-; 9a/b+; 9c/d-; 10a-; 10b-; 11c/d+; 13+; 27/28+; 11a/b+; 15-; 16a/b-; 16c/d+; 17a/b+; 17c/d-; 18a-; 18b+; 19a+; 19b-; 261a/b/4c/d+. Tarczki bloków w aparacie blokowym zostały spalone, szkło w okienkach wytopione, spalona farba na tabliczkach bloków, z tego powodu odczyt wzrokowy stanu bloków niemożliwy.

Zgromadzono 57 kluczy zwrotnicowych, w tym 24 klucze z zamków stawidłowych na ławie: 5-; 6a/b+; 4a/b(6c/d) +; 7a/b-; 7c/d-; 8-; 9a/b+; 9c/d-; 10a-; 10b-; 11c/d+; 13+; 27/28+; 11a/b+; 15-; 16a/b-; 16c/d+; 17a/b+; 17c/d-; 18a-; 18b+; 19a+; 19b-; 261a/b(4c/d) + o rejestrach: A-2szt; B-2szt; D-3szt; E-1szt; G-1szt; I-1szt; K-1szt; L-2szt; M-1szt; O-1szt; P-1szt; Q-1szt; R-1szt; T-1szt; U-2szt; V-2szt; X-1szt. Stan powyższych kluczy i ich usytuowanie jest zgodne z tablicą zależności nastawni B11 dla przebiegu z pozycji 25 tj. N106²-N107²-N108²/E² na tor „2a” z tor 106, 107, 108. oraz 33 klucze zapasowe 5-; 7a/b+; 9c/d+; 15-; 19b+; 7a/b-; 4a/b-(6c/d) +; 9a/b-; 11c/d-; 6a/b-; 9a/b+; 19a-; 8+; 11a/b+; 10a-; 17c/d-; 10a+; 11c/d+; 16c/d-; 10b-; 8-; 7c/d+; 10b+; 18b-; 17a/b-; 15+; 18a+; 4a/b-(6c/d)-; 7c/d-; 6a/b+; 11a/b-; 16a/b+; 17c/d+ o rejestrach: A-1szt; C-1szt; D-2szt; E-1szt; F-3szt; G-4szt; H-1szt; I-1szt; K-1szt; L-2szt; M-1szt; N-1szt; O-1szt; P-3szt; Q-1szt; R-1szt; T-2szt; U-2szt; V-1szt; W-1szt; X-1szt; Z-1szt. Klucze zdeponowano w skrzyni pod zamknięciem u mistrza zespołu nr IV i dopisano do wykazu kluczy przechowywanych. W zwrotnicach ocalałych z wypadku znajduje się 13 kluczy zwrotnicowych i tak: 261a/b-/4c/d+; 4a/b-/6c/d+; 5+; 13+; 15+; 16a/b+; 16c/d-; 17a/b-; 17c/d+; 18a+; 18b-; 19a-; 19b+, o rejestrach odpowiednio: O-1szt; F-2szt; B-1szt; T-2szt; X-2szt; N-1szt; R-1szt; Z-1szt; Q-1szt; G-1szt. Na potrzeby obsługi ocalałych zwrotnic zdeponowano pod zamknięciem u mistrza automatyki zespołu nr III 8 kluczy zwrotnicowych i tak: 261a/b-/4c/d+; 16a/b-; 16c/d+; 17a/b+; 18a-; 18b+; 19a+; 19b-, o rejestrach odpowiednio: O-1szt; V-1szt; U-1szt; Q-1szt; B-1szt; L-1szt.; A-1szt; D-1szt. Klucze zostaną umieszczone w szafce pod plombami w nastawni B12. Dla kontroli zwrotnic znajdujących się w torach nr 2 i nr 4 u naczelnika sekcji zdeponowano 2 klucze zwrotnicowe: 5+; 28/27+o rejestrach: B-2szt. W celu obsługi bocznicy EZ Zakład Wschodni w Białymstoku w tablicy kluczy czynnych na nastawni B1d umieszczono 2 klucze zwrotnicowe: 261+/4c/d+; 4a/b+ o rejestrach: D-1szt; T-1szt. W wyniku przeszukania elementów złomu rozjazdowego umieszczonego na platformach znaleziono 7szt kluczy zwrotnicowych o rejestrach: L-1szt; W-1szt; R-1szt U-1szt; P-2szt; C-1szt; od zamków odpowiednio: 10a+; 11a/b-; 9c/d-; 4a/b-/6c/d-; 10b+; 7c/d+; 27-/28+. Klucze te zostały zdeponowane u naczelnika sekcji. Podczas przeładunku złomu rozjazdowego z platform na plac w ISE Białystok zostały odnalezione dwa klucze zwrotnicowe od zamków w rozjazdach: 8+; 11cd-; o rejestrach G; H. Klucze te zostały zdeponowane u naczelnika Sekcji. Ogółem odzyskano 91szt kluczy zwrotnicowych na 96szt możliwych o rejestrach i wycięciach w brodzie zgodnych z wykazem rejestrów kluczy z posterunku B11. Utracono 5 kluczy zwrotnicowych: 6a/b-; 7a/b+; 9a/b-; 9c/d+; 27-/28+o rejestrach:G-1szt;C-2szt; F-1sz; D-1szt.

Nastawnia wykonawcza B11

Nastawnia wyposażona jest w urządzenia mechaniczne kluczowe z sygnalizacją kształtową. Nastawianie zwrotnic odbywa się w sposób ręczny, a przeniesienie stanu zamkniętych zwrotnic dokonuje się poprzez zamki stawidłowe umieszczone na ławie nastawczej. Stwierdzono, że urządzenia sterowania ruchem kolejowym są zamknięte i zaplombowane. Kłódki i plomby są w stanie nienaruszonym. Zablokowany jest blok dania zgody e^2 ; g^2_{2a} ; i; okienko w aparacie blokowym białe, który zamyka przełożony drążek przebiegowy e^2 ; g^2_{2a} ; i. Wszystkie dźwignie sygnałowe w stanie zasadniczym górnym (nieprzełożone). Dokonano sprawdzenia próby przełożenia dźwigni sygnałowej tarczy ostrzegawczej ToB^2 – nie można przełożyć dźwigni, zastawka poddźwigniowa sprawna w okienku tarczka koloru czerwonego. Dokonano sprawdzenia próby przełożenia dźwigni sygnałowej tarczy ostrzegawczej ToB^1 – nie można przełożyć dźwigni, zastawka poddźwigniowa sprawna.

Komisja nie wniosła zastrzeżeń, co do stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym w obrębie posterunku B11. Na polecenie kierującego akcją ratunkową, w celu odstawienia niezajętych pożarem pojazdów kolejowych rozwiązano drogę przebiegu. Powyższy stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym spowodowany był prowadzeniem akcji ratunkowej przez Państwową Straż Pożarną. Nie opisano faktycznego stanu urządzeń srk w chwili wypadku a dotyczących przebiegu spod semafora 6G na tor szlakowy nr 2 nastawionego dla poc. 55272 ponieważ, na wyraźne żądanie kierującego akcją ratunkową, w celu odstawienia niezajętych pożarem wagonów i cystern kolejowych, z torów nr 1a i 2a rozwiązano drogę przebiegu. Polecenie naczelnika sekcji za wiedzą i zgodą członków komisji zostało przekazane telefonicznie nastawniczemu nastawni B11 i odnotowane w dokumentacji.

Faktyczny stan urządzeń automatyki w czasie zdarzenia przedstawiał się następująco:

1. semafor wyjazdowy 6G nastawiony był na sygnał Sr 2 „Wolna droga” dla poc. nr 55272 z toru nr 2a na tor szlakowy nr 2, dźwignia sygnałowa w dolnym położeniu,
2. drążek przebiegowy 6g przełożony, zamykający drogę jazdy z toru nr 2a na tor szlakowy nr 2.
3. odblokowany blok otrzymania nakazu On6G (okienko białe).

Nastawnia wykonawcza B12

Nastawnia wyposażona jest w urządzenia mechaniczne ręczne kluczowe z sygnalizacją kształtową. Stwierdzono, że urządzenia sterowania ruchem kolejowym są zamknięte i zaplombowane. Stan zamknięć i plomb w stanie nienaruszonym. W aparacie blokowym zablokowany blok dania zgody N105, 106, 107, 108, 109 w okienku aparatu blokowego tarczka koloru białego. Powyższym blokiem zamknięty jest przełożony w prawo w aparacie P46 drążek przebiegowy n106, 107, 108. Stwierdzono także, że dźwignie sygnałowe $Tm11$; $M102^2$; $M103^2$; $M104^2$ są w stanie zasadniczym górnym (nieprzełożone). W aparacie kluczowym P46 znajdują się następujące klucze zwrotnicowe: 32-; 31-; 29-; 26c/d+; 26a/b-; 25+; 24b+; 24a+; 23c/d+; 23a/b+; 22+; 21c/d+; 21a/b+; 20-; oraz klucz $Tm11$ tak, jak dla przebiegu $N106^2$, $N107^2$, $N108^2$ / E^2 . Powyższy stan zweryfikowano w oparciu o tablicę zależności nastawni B12 poz. 25 nr odbitki arkusza 5Z. Komisja nie wniosła zastrzeżeń, co do stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym w obrębie posterunku B12.

Nastawnia wykonawcza B13

Nastawnia wyposażona w urządzenia mechaniczne kluczowe z sygnalizacją kształtową. Zwrotnice zamykane są na gruncie za pomocą zamków zwrotnicowych trzpieniowych. Zależności realizowane są w ściennej skrzyni kluczowej typu Z. Blokada stacyjna niepełna. Dźwignie sygnałowe zamykane zamkami. Realizacja kolejności nastawiania odbywa się poprzez zastawki poddźwigniowe, które dają możliwość nastawienia semafora wtedy, gdy semafor poprzedzający nastawiony jest na wolną drogę. W chwili zdarzenia urządzenia sterowania ruchem kolejowym były cofnięte do stanu zasadniczego po realizacji wyjazdu przez okręg B13 dla pociągu 55272. W ściennej skrzyni kluczowej znajdowały się klucze zwrotnicowe i tak: 44-; 42c/d+; 42a/b+; 41+; 50+; 43+ (konfiguracja kluczy jak dla przebiegu N107²/E² z toru 107 na tor 2a zgodnie z tablicą zależności nastawni B13 pozycja 7). Oprócz tego w ściennej skrzyni kluczowej znajdowały się zamknięte klucze przebiegowo-sygnałowe: N109²/D²; N108²/E²; N107²/E²; N106²/D²; N106²/E²; N105²/D². W aparacie blokowym wszystkie bloki otrzymania nakazu zablokowane (okienka czerwone). Bloki zamykają klucze otrzymania nakazu N109²; N108²; N107²; N106²/E²; N106²/D²; N105². Powtarzacz sygnałowe semaforów D, E wskazują, że semafony ustawione są na „STÓJ”. Dźwignie sygnałowe semaforów w stanie zasadniczym górnym (nieprzełożone). Zastawki poddźwigniowe dźwigni sygnałowych niezwolnione (okienka czerwone).

Urządzenia sterowania ruchem zamknięte, kłódki i plomby w stanie nienaruszonym. Na „gruncie” semafony N105, N106, N107, N108, N109 wskazują sygnały „Stój”. Zwrotnice rozjazdów w położeniach: 41+; 42a/b+; 42c/d+; 43+; 44-; 50+. Stan urządzeń zewnętrznych i wewnętrznych nie budzi zastrzeżeń.

Nastawnia dysponująca B1d

Nastawnia wyposażona jest w urządzenia ręczne kluczowe z sygnalizacją kształtową. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym zamknięte i zaplombowane. Zamknięcia i plomby w stanie nienaruszonym. Ustalono, że w aparacie blokowym w urządzeniach blokady stacyjnej odblokowany jest blok otrzymania zgody n106²; n107²; n108²; tarczka w okienku aparatu biała, współpracujący z blokiem dania zgody z nastawni B12. Odblokowany jest także blok otrzymania zgody e²; g²_{2a}; i; tarczka w okienku aparatu biała, współpracujący z blokiem dania zgody z B11, jako sprawdzenie nie zajętości toru 2a. Zablokowany jest również blok dania nakazu E²; F²; G²; J; współpracujący z blokiem otrzymania nakazu na B1. Tym samym blokiem zamknięty jest przełożony w lewo drążek przebiegowy n107²/e².

Komisja nie wniosła zastrzeżeń, co do stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym w obrębie posterunku B1d.

Urządzenia srk na gruncie

Poddano oględzinom semafor kształtowy drogowskazowy B¹/₂ usytuowany w km 174, 809 obsługiwany z nastawni wykonawczej B11. Sprawdzono z gruntu z odległości 200 m stojąc na prawym toku szynowym widoczność światła czerwonego – zasłania bramka sieci trakcyjnej, widoczność światła czerwonego z odległości 150 m jest ograniczona, z odległości 100 m widoczność światła czerwonego jest bardzo dobra. Sygnał podstawowy – ramię semafora kształtowego jest widoczne z każdej z wyżej opisywanych odległości. Napęd ramienia przestawiony, pędnie do napędu semafora obwisłe z powodu uszkodzenia trasy pędniowej wskutek pożaru. Górne ramię odchylone od poziomu o kąt 5°, dolne ramię w pozycji pionowej. Przed semaforem drogowskazowym B¹/₂ nie występuje urządzenie punktowego oddziaływania SHP.

Ogłędzinom technicznym poddano semafor kształtowy E² usytuowany w km 175, 402 obsługiwany z nastawni wykonawczej B11. Semafor wskazuje sygnał wątpliwy w ten sposób, że górne ramię podniesione do góry pod kątem 25° od poziomu, dolne ramię zaś odchyłone jest od pionu o kąt 20°. Trasa pędniowa uszkodzona wskutek pożaru. Napęd ramion przestawiony.

Ogłędzinom technicznym poddano semafor wjazdowy 6B^{1/2} i tarczę ostrzegawczą ToB^{1/2} obsługiwanych z posterunku B11. Stwierdzono, że semafor 6B^{1/2} jest sprawny i ustawiony w położeniu „Stój”, dobrze widoczny, oświetlenie semafora sprawne. Semafor usytuowany jest z prawej strony toru nr 1 w km 173, 720. Tarcza ostrzegawcza ToB^{1/2} odnosząca się do semafora drogowskazowego B^{1/2} usytuowana jest z prawej strony toru nr 1 w km 172, 718. Stwierdzono, że tarcza ostrzegawcza jest sprawna, ustawiona w położeniu Ot1 tj. semafor, do którego się odnosi wskazuje sygnał Sr1 „Stój” dobrze widoczna, oświetlenie sprawne, pęknięte jest szkło zielone w okularze. Miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej oznaczone jest wskaźnikiem W1. Wskaźnik w stanie dobrym, widoczność bez zastrzeżeń.

W dalszej kolejności ogłędzinom i sprawdzeniu poddano elektromagnes torowy SHP o numerze 1696 z 2002 r. Elektromagnes usytuowany z prawej strony prawego toku szynowego toru nr 1 patrząc w kierunku jazdy w km 173, 518. Badaniu poddano „dobroć” elektromagnesu SHP miernikiem induktometrem COB Z5/69 o numerze 59. Stwierdzono, że elektromagnes jest sprawny „Dobry”. Dokonano także sprawdzenia usytuowania elektromagnesu względem szyny.

Górna część elektromagnesu wystaje ponad główkę szyny z jednej strony o 42mm, z drugiej strony o 43mm. Odległość osi podłużnej elektromagnesu od ścianki bocznej główki szyny wynosi 265mm i 255mm. Odległość odbojnic od ścianek bocznych wynosi odpowiednio 165mm i 130mm. Nie stwierdzono także obecności złącz szynowych w okolicy elektromagnesu.

Poddano ogłędzinom i sprawdzeniu elektromagnes torowy SHP ETK98 BA o numerze 1703 z 2002r. odnoszący się do tarczy ostrzegawczej To6B i usytuowanego po prawej stronie prawego toku szynowego toru nr 1 w km 172, 518. Badaniu poddano „dobroć” elektromagnesu miernikiem induktometrem COB Z5/69 o nr 59. Stwierdzono, że elektromagnes jest sprawny „Dobry”. Dokonano także sprawdzenia usytuowania elektromagnesu względem szyny. Górna część elektromagnesu wystaje ponad główkę szyny z jednej strony o 41mm, z drugiej strony o 42mm. Odległość osi podłużnej elektromagnesu od ścianki bocznej główki szyny wynosi 260mm i 258mm. Odległość odbojnic od ścianek bocznych wynosi odpowiednio 135mm i 130mm.

Zgromadzono: 57 kluczy zwrotnicowych, w tym 24 klucze z zamków stawidłowych na ławie: 5-; 6a/b+; 4a/b(6c/d) +; 7a/b-; 7c/d-; 8-; 9a/b+; 9c/d-; 10a-; 10b-; 11c/d+; 13+; 27/28+; 11a/b+; 15-; 16a/b-; 16c/d+; 17a/b+; 17c/d-; 18a-; 18b+; 19a+; 19b-; 261a/b(4c/d) + o rejestrach: A-2szt; B-2szt; D-3szt; E-1szt; G-1szt; I-1szt; K-1szt; L-2szt; M-1szt; O-1szt; P-1szt; Q-1szt; R-1szt; T-1szt; U-2szt; V-2szt; X-1szt. Stan powyższych kluczy i ich usytuowanie jest zgodne z tablicą zależności nastawni B11 dla przebiegu z pozycji 25 tj. N106²-N107²-N108²/E² na tor „2a” z tor 106, 107, 108. oraz 33 klucze zapasowe 5-; 7a/b+; 9c/d+; 15-; 19b+; 7a/b-; 4a/b-(6c/d) +; 9a/b-; 11c/d-; 6a/b-; 9a/b+; 19a-; 8+; 11a/b+; 10a-; 17c/d-; 10a+; 11c/d+; 16c/d-; 10b-; 8-; 7c/d+; 10b+; 18b-; 17a/b-; 15+; 18a+; 4a/b-(6c/d)-; 7c/d-; 6a/b+; 11a/b-; 16a/b+; 17c/d+ o rejestrach: A-1szt; C-1szt; D-2szt; E-1szt; F-3szt; G-4szt; H-1szt; I-1szt; K-1szt; L-2szt; M-1szt; N-1szt; O-1szt; P-3szt; Q-1szt; R-1szt; T-2szt; U-2szt; V-1szt; W-1szt; X-1szt; Z-1szt. Klucze zdeponowano w skrzyni pod zamknięcie zespół nr IV i dopisano do wykazu kluczy przechowywanych. W zwrotnicach ocalałych z wypadku znajduje się 13 kluczy zwrotnicowych i tak: 261a/b-/4c/d+; 4a/b-/6c/d+; 5+; 13+; 15+; 16a/b+; 16c/d-; 17a/b-; 17c/d+; 18a+; 18b-; 19a-; 19b+, o rejestrach odpowiednio:

O-1szt; F-2szt; B-1szt; T-2szt; X-2szt; N-1szt; R-1szt; Z-1szt; Q-1szt; G-1szt. Na potrzeby obsługi ocalałych zwrotnic zdeponowano pod zamknięciem u mistrza automatyki zespołu nr III 8 kluczy zwrotnicowych i tak: 261a/b-/4c/d+; 16a/b-; 16c/d+; 17a/b+; 18a-; 18b+; 19a+; 19b-, o rejestrach odpowiednio: O-1szt; V-1szt; U-1szt; Q-1szt; B-1szt; L-1szt.; A-1szt; D-1szt. Klucze zostaną umieszczone w szafce pod plombami w nastawni B12.

Dla kontroli zwrotnic znajdujących się w torach nr 2 i nr 4 u naczelnika sekcji zdeponowano 2 klucze zwrotnicowe: 5+; 28/27+o rejestrach: B-2szt. W celu obsługi bocznicy EZ Zakład Wschodni w Białymstoku w tablicy kluczy czynnych na nastawni B1d umieszczono 2 klucze zwrotnicowe: 261+/4c/d+; 4a/b+ o rejestrach: D-1szt; T-1szt. W wyniku przeszukania elementów złomu rozjazdowego umieszczonego na platformach znaleziono 7szt kluczy zwrotnicowych o rejestrach: L-1szt; W-1szt; R-1szt U-1szt; P-2szt; C-1szt; od zamków odpowiednio: 10a+; 11a/b-; 9c/d-; 4a/b-/6c/d-; 10b+; 7c/d+; 27-/28+.

Klucze te zostały zdeponowane u naczelnika sekcji. Podczas przeładunku złomu rozjazdowego z platform na plac w ISE Białystok zostały odnalezione dwa klucze zwrotnicowe od zamków w rozjazdach: 8+; 11cd-; o rejestrach G; H. Klucze te zostały zdeponowane u naczelnika Sekcji. Ogółem odzyskano 91szt kluczy zwrotnicowych na 96szt możliwych o rejestrach i wycięciach w brodzie zgodnych z wykazem rejestrów kluczy z posterunku B1. Utracono 5 kluczy zwrotnicowych: 6a/b-; 7a/b+; 9a/b-; 9c/d+; 27-/28+ o rejestrach: G-1szt; C-2szt; F-1szt; D-1szt.

W okręgu nastawni wykonawczej B1 występuje następująca infrastruktura nawierzchni kolejowej:

a) Tory:

- nr 1a, 1t, 2a, 2t, 3a, 3t, 4t, 23a, 33a, szyny typu S-49 bezстыkowe z lat 1974/75, podkłady strunobetonowe typu INBK7d z lat 1973/74, przytwierdzenie typu K, podsypka tłuczniowa 30cm.

b) Rozjazdy:

- Rkpd nr 4 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuków po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu,
- Rkpd nr 6 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuków po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rkpd nr 7 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuków po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rkpd nr 9 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuków po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rkpd nr 11 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuków po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rkpd nr 16 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuków po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rkpd nr 17 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuków po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rkpd nr 18 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rkpd nr 19 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym 190 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu,
- Rz nr 5 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym - lewym 300 m, na podrozjazdnicach drewnianych, na tłuczniu.

- Rz nr 8 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym - lewym 300 m, na podrozdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 13 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – prawym 190 m, na podrozdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 15 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – prawym 300 m, na podrozdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 27 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – prawym 300 m, na podrozdnicach drewnianych, na tłuczniu.
- Rz nr 28 nawierzchnia - S-49, skos 1: 9, promień łuku po kierunku zwrotnym – lewym 300 m, na podrozdnicach 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 tłużeń
- wstawka między rozjazdami 5 – 6 długości 8 m (tor nr 2) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 6 – 27 długości 16 m (tor nr 2) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 7 – 9 długości 8 m (tor nr 1) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 8 – 10 długości 13 m (tor nr 3) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 10 – 11 długości 8 m (tor nr 3) nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 4 – 6 długości 9 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń.
- wstawka między rozjazdami 27 – 28 długości 10 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 5 - 7 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 6 – 9 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 7 – 10 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 9 – 11 długości 11 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 8 – 16 długości 97 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 10 – 15 długości 60 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń
- wstawka między rozjazdami 11 – 17 długości 59 m nawierzchnia – szyny S-49, podkłady drewniane, podsypka tłużeń.

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, pociągową 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 pociągowy Łapy,
- przycisk nr 7 pociągowy Białystok Fabryczny,
- przycisk nr 8 pociągowy Białystok Starosielce,
- przycisk nr 9 pociągowy K. L.e,
- przycisk nr 10 pociągowy 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 sztywne łączy z megafonem (zapowiadanie pociągów),

- rejestrator IRYS 707 F, sprawny technicznie, zapewniał rejestrację rozmów telefonicznych prowadzonych z centralki 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 pociągowy 4 – linia 6,
- -kanał pociągowy 5 – linia 38, 32
- -kanał pociągowy 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

-aparatus telefonicznej łączności ogólnie eksploatacyjnej (obecne nazewnictwo łącze 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 Spółki 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, ładownia 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 podrozjazdnic 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, spaleni 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 wgniezione 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 któregokolwiek 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 WYSLUCHAŃ

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 B12, B13 i B14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej B11”.

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 B11 obsada: nastawniczy nr 1, nastawniczy nr 2,
- nastawnia wykonawcza B12 obsada: 1 nastawniczy przy zawieszonyj obsłudze nastawniczy nr 2 z B11,
- nastawnia wykonawcza B13 obsada: obsługa z B12 lub nastawniczy nr 2 z B11. Brak zgodności z działką 42, tj. podziałem czynności pracowników na tych posterunkach:
 - na nastawni B11 przedstawione są czynności nastawniczego oraz zwrotniczego i ich zakres obowiązków a w przypadku braku zwrotniczego jego czynności wykonuje nastawniczy tego posterunku,
 - nastawnia B12 przedstawione są czynności nastawniczego oraz w przypadku zawieszenia obsady posterunku B13 przejęcie obowiązków nastawniczego B13 (pkt. 13 str. 497) „dla wyjazdu pociągu z torów 105-109 nastawniczy układa drogę przebiegu, zamyka drążkiem przebiegowym i blokuje danie zgody z nastawni B12, zamyka ją i następnie udaje się na nastawnię B13 w celu ułożenia drogi przebiegu, jej zamknięcia i podania sygnału zezwalającego na semaforze”.
 - nastawnia B13 obsługa z B12. Występują zapisy o zawieszeniu obsługi zwrotniczego nr 1 i zwrotniczego nr 2 (byli zatrudniani przy funkcjonowaniu rozrządu
 - i obsłudze górki rozrządowej, rozrząd z górki przestał się odbywać wraz z budową tunelu pod torami PKP w roku 2004) na tym posterunku, których obowiązki przejął nastawniczy z B12.

Zapisy te świadczą o zorganizowaniu pracy na posterunkach nastawczych B11, B12, B13, bez stosownych poprawek w RTS tzn.:

- a) obowiązki nastawniczego na posterunku B11 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 B12 i B13 są nie obsadzone,
- d) tak zorganizowana praca uniemożliwia obserwację wyjazdu pociągu z grupy torów od 105 do 109 w okręgu nastawczym B12, o których jest mowa w działkach 31, 33 Regulaminu przy zawieszonyj obsłudze posterunków B12 i B13.

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 B1d 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 B12 i B13 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 jazd 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 B12, B13 i B14 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 poważnych 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 przejścia 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 przejściem 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 odstepowego 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. Obsłużyła 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 jazd pociągowych 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 jazd pociągowych 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 obsłużyła 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 centralki 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 stacji 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. Wytłumaczył 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 B11 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 B12 i B13 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 B1d 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 B1d 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 B111, B11 i B14 oraz znajomości rozkładu jazdy pociągów znajdującego się na posterunku B1d. 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 wypiła 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 B12 B13 i B14 przez nastawniczego nastawni B11 w nawiązaniu do protokołu z dnia 18 marca 2009 r. w odniesieniu do wypadku zaistniałego dnia 08 listopada 2010 r. przy zmienionej organizacji pracy B11. 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 B12 i B13, która znajdowała się na posterunku B11, wydawania nastawniczemu polecenia przygotowania drogi przebiegu na posterunkach, B12 i B13, 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.

Pani L. A. Kontroler ds. inżynierii ruchu IZ Białystok wysłuchiwana w dniu 05 stycznia 2011 r. w sprawie trybu postępowania, jako przewodnicząca komisji Zakładowej na okoliczność prowadzonego postępowania wyjaśniającego z zaistniałego wydarzenia w dniu 08 listopada 2010 r. na stacji. Białystok, dotyczącego badania trzeźwości pracowników związanych z wypadkiem. Prowadząc postępowanie z w/w wydarzenia otrzymała około godziny 8⁰⁰ informację od członka komisji Pana A. B., oraz A. J. K., że pracownicy Błd – nastawni dysponującej zostali poddani badaniom trzeźwości i są trzeźwi. Będąc na miejscu wypadku osobiście wydała polecenia nastawniczym St. S. i M. A. udania się na nastawnię Błd celem wykonania badań trzeźwości przez Policję. Informację o stanie trzeźwości dyżurnej ruchu Pani

G. P. powzięła po otrzymaniu protokółów z prokuratury w dniu 14 grudnia 2010 r. O pozytywnym wyniku badania poinformowała natychmiast telefonicznie Przewodniczącego PKBWK. Udzieliła wyjaśnień zgodnych z ustaleniami Komisji zawartymi w Raporcie.

Pan J. Ch. – Mistrz automatyk ISE Białystok. W wysłuchaniu złożonym w dniu 12.11.2010 r. poinformował o uzyskaniu informacji o zdarzeniu w stacji Białystok z telewizji, następnie opisał wykonane czynności po przyjeździe do pracy. W dalszej kolejności udzielił odpowiedzi na 8 pytań dotyczących między innymi; rodzaju usterek, jakie występowały w urządzeniach srk w okresie od 18.06.2010 r. do dnia zdarzenia, usterek związanych z działaniem kształtowego semafora drogowskazowego B^{1/2}, wymiany żarówek oświetlenia elektrycznego na tym semaforze, możliwości podania semafora E² po zamknięciu semafora (podanego) B^{1/2} na tor 25 bez realizacji wjazdu pociągu, szczegółowo opisał usterkę semafora z B^{1/2} z dnia 16.09.2010 r. odnotowaną w dokumentacji E1758. Udzielił wyjaśnień spójnych z ustaleniami Komisji zawartymi w Raporcie.

2) Innych świadków.

Nie było świadków zdarzenia.

4. Funkcjonowanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:

1) System sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych;

Stacja Białystok wyposażona jest w urządzenia sterowania ruchem kolejowym mechaniczne kluczowe z sygnalizacją kształtową. Nastawnie wykonawcze Bł1 i Bł11 wyposażone są aparaty blokowe z mechanicznymi skrzyniami zależności, gdzie przymus zwrotu zgody i nakazu realizowany jest przez bloki Pzz, Pzn współpracujące z zawórkami przeciwwrotnymi. Nastawnie wykonawcze Bł2, Bł4, Bł6, Bł7, Bł8, Bł12, Bł14 wyposażone są w aparaty P46. Nastawnie Bł3, Bł5 i Bł13 wyposażone są w aparaty blokowe i ściennie skrzynie kluczowe typu „Z”. Nastawnia dysponująca Błd wyposażona jest w sprzężone aparaty P46 współpracujące ze wszystkimi nastawniami wykonawczymi. Przymus zwrotu zgody i nakazu realizowany jest na drodze elektrycznej od strony nastawni dysponującej Błd poprzez zastawki na prąd ciągły umieszczone nad blokami dania nakazu. W związku z powyższą sytuacją pomiędzy nastawnią dysponującą Błd a nastawniami wykonawczymi, oprócz Bł1 i Bł11, obowiązywało telefoniczne polecenia i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu. Na całej stacji rozjazdy przestawiane były w sposób ręczny. Zwrotnice zamykane poprzez zamki zwrotnicowe ryglowe i trzpieniowe.

Dla zachowania bezpieczeństwa w urządzeniach stacyjnych istniały dodatkowe zależności dotyczące realizacji kolejności nastawiania semaforów poprzez zastosowanie zastawek poddźwigniowych. Stosowanie powyższego wymuszało na personelu każdorazowo konieczność obsługi wszystkich urządzeń sterowania ruchem kolejowym dla każdego realizowanego przebiegu osobno. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym sprawne, działały prawidłowo. Stan urządzeń zgodny z dokumentacją techniczną. System urządzeń sterowania ruchem kolejowym zastosowany na stacji Białystok nie rejestruje czynności wykonywanych przez obsługę.

W dokumentacji zgromadzonej w toku postępowania znajdują się protokoły z badań diagnostycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, protokoły z badań widzialności sygnałów i sprawdzeń SHP sporządzane przez wykwalifikowany personel ze stosownymi uprawnieniami budowlanymi potwierdzające sprawność urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Widoczność wskaźników i sygnałów z lokomotywy serii ET22-1030 oraz M62-689 bardzo dobra. Z lokomotywy serii TEM2-198 widoczność dobra z prawej strony z uwagi na budowę pojazdu. Powyższe Komisja ustaliła na podstawie przeprowadzenia dwóch wizji lokalnych i przejazdu w/w taborem na szlaku Łapy – Białystok w porze nocnej.

2) Infrastruktura kolejowa;

Pozostała infrastruktura kolejowa tj.: nawierzchnia kolejowa i elektroenergetyka także poddawana była badaniom diagnostycznym wykonywanym przez wykwalifikowany personel z odpowiednimi kwalifikacjami i uprawnieniami budowlanymi. Niezbędne pomiary i próby funkcjonalne zarówno dla elementów nawierzchni i sieci trakcyjnej były wykonywane i protokolarnie przekazywane zarządcy, bądź odnotowywane w odpowiedniej dokumentacji. Elementy infrastruktury związane z wypadkiem były sprawne.

3) Sprzęt łączności;

Łączność przewodowa:

- centralka telefoniczna typu MB 10, sprawna technicznie, ostatni przegląd w październiku 2010 r., 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 B11, 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 r. na rzecz PKP PLK S.A. przez Telekomunikację Kolejową Spółka z o. o.

- a) odzyskano dane z rejestratora rozmów telefonicznych zarejestrowanych na radiotelefonie pociagowym typu „Koliber” nr manipulatora KM 01-0922009, nr radiotelefonu K T 01-0922009 na stacji Wasilków. Analiza danych wykazała rozmowy prowadzone pomiędzy dyżurnym ruch Błd – K. L. a maszynistą M. S.

Godzina 5²² – zgłoszenie gotowości poc. 55272, przyjęcie zgłoszenia przez dyżurnego ruchu oraz podanie pełnej „analizy” pociągu przez maszynistę do dyżurnego ruchu K. L.

Godzina 5²³ – podanie przez maszynistę M. S. numerów lokomotyw poc. 55272 oraz podanie przez dyżurnego K. L. kolejnego numeru, pod którym nastąpiło zarejestrowanie zgłoszenia.

Godzina 5²⁷ - podanie informacji o pożarze i pełna rejestracja rozmów prowadzonych przez maszynistów i dyżurnego ruchu.

Godzinie 5³⁶ - zarejestrowany jest głos maszynistów.

Godzina 5³⁹ – dalsza rejestracja rozmów pomiędzy dyżurnym ruchu i maszynistami.

4) Pojazdy kolejowe łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych.

Lokomotywa serii ET22-1030 wyposażona w radiotelefon ty „RADMOR- 3036” i prędkościomierz wskazująco-rejestrujący typu Hasler-Bern RT9 rejestrujący parametry eksploatacyjne na taśmie o zakresie pomiarowym od 0 do 150 km/h. Stan techniczny lokomotywy dobry, aktualne świadectwo sprawności technicznej. Wszystkie urządzenia na lokomotywie sprawne i działały prawidłowo. Lokomotywa serii M62-0689 wyposażona w radiotelefon typu PYRYLANDIA nr manipulatora radiotelefonu F747M,SN:251/OD prędkościomierz wskazująco - rejestrujący typu Hasler-Bern RT9 – zniszczony – nr nie do odtworzenia. Stan techniczny lokomotywy dobry, aktualne świadectwo sprawności technicznej. Lokomotywa serii TEM2-198 wyposażona w radiotelefon typ PYRYLANDIA. oraz prędkościomierz wskazująco - rejestrujący typu Hasler-Bern RT9 – zniszczony – numery nie do odtworzenia. Stan techniczny lokomotywy dobry, aktualne świadectwo sprawności technicznej.

Treść rozmów prowadzonych związanych z wypadkiem odtworzono na podstawie zeznań pracowników. Radiotelefony łączności pociągowej w stacji Białystok, lokomotywy ET22-1030, były sprawne. Natomiast brak rejestracji rozmów przeprowadzonych za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej lokom. M62-0689 oraz TEM2- 198, natomiast odtworzono historię zdarzeń z manipulatora radiotelefonu F747M, SN: 251/OD lokomotywy prowadzącej M62-689. Dokonano komisyjnego odsłuchania prowadzonych rozmów zarejestrowanych na radiotelefonie pociągowym typu „KOLIBER” na stacji Wasilków od godziny 5¹⁰ do godziny 6⁰⁰ gdzie zarejestrowano rozmowy prowadzone na stacji Białystok w związku ze zdarzeniem.

Zapisy z automatycznych rejestratorów danych:

- odzyskano zapisy rejestratora danych z lokomotywy pociągu 55272 lok ET22-1030 PKP CARGO SA rejestrator typ Hasler Bern RT9 nr L01083 z taśmą prędkościomierza z zakresem prędkości od 0 km/h do 150km/h.
- Zarejestrowany na taśmie prędkościomierza postój lokomotywy wraz z rejestracją hamowania od godz. 4⁵⁰ do godz. 5²⁰ i o godz. 5²⁵ rozruch lokomotywy kabina B powodując wzrost prędkości do 23 km/h, od godz. 5²⁵, 5^{do} godz. 5²⁶ jazda z wyłączonym napędem. Ponowne załączenie napędu, wzrost prędkości do 30km/h i o godz. 5²⁶, 5⁵, następuje wyłączenie napędu i spadek prędkości do 22 km/h. godz. 5²⁷
- ponowne załączenie napędu i wzrost prędkości do 25km/h i z tej prędkości spadek ciśnienia w przewodzie głównym (hamowanie) i zatrzymanie pojazdu o godzinie 5²⁷.
- Urządzenie RADMOR-3066 zamontowane na lokomotywie nie ma możliwości rejestracji prowadzonych rozmów telefonicznych Brak użycia „Radio-Stop” przez maszynistę.
- z lokomotyw M62-0689 oraz TEM2-198 nie odzyskano z rejestratora danych z uwagi na całkowite zniszczenie w wyniku pożaru pojazdów kolejowych,
- odzyskano dane z rejestratora rozmów telefonicznych typ PYRYLANDIA – nr manipulatora radiotelefonu F747M,SN:251/OD zainstalowanego na lokomotywie M62-0689.

Analiza rejestratora wykazała, że w związku z długotrwałym brakiem zasilania radiotelefonu nastąpiła zatracenie synchronizacji czasu zegara wewnętrznego RTC. Ponowne załączenie spowodowało przestawienie daty i rejestracji zdarzeń od dnia 01.01.1996 r. godz. 0⁰⁰. Od tego dnia następuje pełna rejestracja zdarzeń obejmująca ostatnie 18 dni do chwili wypadku. W dniu zdarzenia rejestracja pełni funkcji zdarzeń w urządzeniu informująca o załączeniu i wyłączeniu rozmów, odebraniu dźwięków i praca na poszczególnych częstotliwościach (kanałach). Brak jest rejestracji testu „RADIO-STOP”. O godz. 5³³ następuje zdjęcie z wieszaka i włączenie nadawania po zdarzeniu. Poprzednie włączenie nadawania wystąpiło o godz. 4⁵⁸ (rejestracja godz. 17²⁵).

5. Dokumentacja prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

1) Środki podjęte przez personel kolejowy dla kontroli ruchu i sygnalizacji;

Zabezpieczono dokumentację techniczno-ruchową z n/w posterunków:

- a) Błd – Dziennik ruchu – R146, Dziennik oględzin rozjazdów –D-831, Książka przebiegów –R142, Dziennik telefoniczny-R138 (szt. 2), Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758, kopia kontrolki zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągów stacji Białystok.
- b) Bł11 - Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym)* oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758 (szt. 2), Książka przebiegów –R142, Dziennik telefoniczny- R138,
- c) Bł8 - Książka przebiegów –R142,
- d) Bł4 – Książka przebiegów –R142, Dziennik telefoniczny-R138, Dziennik oględzin rozjazdów –D-831, Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758,
- e) Bł3 - Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758,
- f) Bł1 - Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) * oraz wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń – E1758,
- g) Posterunek odstępowy „Baciuty” - Dziennik telefoniczny-R138, Dziennik ruchu posterunku odstępowego – R147,
- h) Posterunek przejazdowy km 154, 675 – Łapy - Dziennik telefoniczny-R138, i Dziennik pracy dróżnika przejazdowego –R49,
- i) Posterunek przejazdowy km 156, 256 – Uhowo - Dziennik telefoniczny-R138, i Dziennik pracy dróżnika przejazdowego –R49,
- j) Posterunek przejazdowy km 169, 010 – Niewodnica - Dziennik telefoniczny-R138, i Dziennik pracy dróżnika przejazdowego –R49,
- k) Nastawnia dysponująca Łapy - Dziennik ruchu – R146, Dziennik telefoniczny-R138.
- l) Regulamin Techniczny Stacji Białystok- egzemplarz „Z”,
- m) Książka pokładowa pojazdu z napędem – lok M62-0689.
- n) Książka objęcia i zdania służby na lokomotywie spalinowej M62-0689,

Analiza zgromadzonej dokumentacji wykazała, że:

- a) Regulamin techniczny stacji Białystok nie ujmuje postanowień zawartych w protokole z dnia 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej Bł2, Bł3 i Bł14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej Bł1.

- b) Występowała zmienność organizacji pracy posterunku Bł1, Bł2 i Bł3 (sierpień, październik i listopad 2010 r. – obsada posterunku Bł1, który obsługiwał Bł2, Bł3 i Bł14, natomiast we wrześniu obsada była całodobowa posterunku Bł1 i w godz. od 10⁰⁰ do 18⁰⁰ obsada posterunku Bł2, co było w sprzeczności z postanowieniami Regulaminu Technicznego Stacji Białystok (obsada posterunków odbywała się w zależności od potrzeb eksploatacyjnych i kadrowych) oraz postanowieniami zawartymi w protokole z dnia 18.03.2009 r., w sprawie zmiany organizacji pracy w zależności od natężenia ruchu kolejowego.
- c) Tolerowano pozostawienie dokumentacji posterunków Bł2 i Bł3 (Książki przebiegów – R142) na posterunku Bł1, co uniemożliwiało jej prowadzenie a tym samym rejestracji zgłoszeń przygotowania dróg przebiegu jak i dawanych poleceń związanych z przygotowaniem dróg przebiegu w okręgach Bł2 i Bł3.
- d) Nagminnie wyprawiano pociągi ze stacji Białystok z wagonami posiadającymi TWR z torów niewyznaczonych do tego typu ładunków w RTS Stacji Białystok działka 40.
- e) Nagminne wyprawianie pociągu nr 55272 przed czasem wyznaczonym w rozkładzie jazdy bez uzasadnienia i bez zgody dyspozytora liniowego.
- f) "Nagminne opóźnienie się pociągu 112861".

Analiza dokumentacji z posterunków ruchu stacji Białystok i jej prowadzenie.

Książka przebiegu R-142 prowadzona w dniu 08.11.2010 r. przez dyżurnego ruchu Błd pana K. L. dla pociągu 112861 w pełnym zakresie, o czym świadczą zapisy „Przygotować wjazd - rubryka 1 poc. nr 112861, rubryka 2 z: (skrót sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) BC, rubryka 3 na tor 25, Wjazd przygotowany (tor wolny) – rubryka 4 w okręgu 1, 4, 11, rubryka 5 godz. 5²⁰, rubryka 6 dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym godz. 5²¹, rubryka 7 pociąg wjechał godz. 5²⁸, rubryka 8 uwagi wypadek przy Bł1 TWR godz. 5³⁰ jest przykładem świadczącym o nanoszeniu niepotwierdzonych wpisów, tzn. bez zgłoszeń pracowników nastawczych biorących udział w przygotowaniu drogi przebiegu. Zapisy dotyczące pociągu nr 55272 wyjazd z toru 107 do posterunku Baciuty: „Przygotować wyjazd - rubryka 1 pociąg nr 55272, rubryka 2 z: (skrót sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) BC, rubryka 3 z toru 107, Wyjazd przygotowany (tor wolny) – rubryka 4 w okręgu 1, 2, 3, 11, rubryka 5 godz. 5²⁰, rubryka 6 dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym godz. 5²¹, rubryka 7 pociąg wyjechał godz. 5²⁵, rubryka 8 uwagi wypadek przy Bł1 TWR godz. 5³⁰ - są również zapisami niewiarygodnymi.

W okręgach nastawczych Bł2 i Bł3 z powodu niepełnej blokady stacyjnej obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu (brak przymusu zwrotu zgody i nakazu). Konieczne jest prowadzenie książki R-142 w pełnym zakresie. Z dokumentacji prowadzonej przez dyżurnego ruchu wynika, że w tym samym czasie jednym telefonogramem wydał polecenia na przygotowanie dwóch (sprzecznych) dróg przebiegów i przedwcześnie zapisał w prowadzonej dokumentacji wjazd poc.112861 na tor nr 25. Wydanie polecenia przy obowiązujących obostrzeniach jednym telefonogramem na przygotowanie (sprzecznych) dróg przebiegu dla jazdy pociągów nr 112861 i nr 55272 jest niezgodne z postanowieniami instrukcji Ir-1 §38, §40, §41 ust. 16 i 17, §48 ust. 7.

Przebiegi dla pociągu nr 112861 i nr 55272 były ze sobą sprzeczne, a różnica w drodze jazdy występowała w okręgu Bł1. Uniemożliwienie jednoczesnego nastawiania tych przebiegów realizowane było przez mechaniczne urządzenia srk z pełną blokadą stacyjną z blokami Pzn na nastawni Bł1. Przebiegi dla poc. nr 55272 i poc. nr 112861 wykluczają się w okręgu Bł1 poprzez odmienne położenie zwrotnic nr 5, 7, 15, 17. Tam nie obowiązywało prowadzenie R-142

w pełnym zakresie. W dniu 08 listopada 2010 r. skład pociąg nr 55272 został wystawiony na tor nr 107, niezgodnie z postanowieniami działki 40 RTS dotyczącej przyjmowania i wyprawiania pociągów z towarami niebezpiecznymi i przesyłkami nadzwyczajnymi.

Dyżurny ruchu K. L. wyprawił pociąg nr 55272 nieplanowo tj. niezgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy, 15 minut przed planowym odjazdem. Ponieważ pociąg ten prowadził ładunek TWR winien uzgodnić nieplanowy wyjazd z dyspozytorem liniowym, a numeryczne polecenie, w przypadku aprobaty, wpisać w dziennik R-138. Pan K. L. postąpił niezgodnie z postanowieniami §17 ust. 7 p. 4, 6 i 7 instrukcji Ir-16, oraz §50 ust. 1 p 1 i 4, ust 4 instr. Ir-1.

Dyżurna ruchu pomocnicza nastawni Błd G. P., która uczestniczyła w procesie organizacji pracy stacji, w dniu 08 listopada 2010 r., pełniąc czynności dyżurnej ruchu pomocniczej nieprawidłowo wypełniła dziennik ruchu R-146 w poz. dla pociągu nr 112861 wpisując wjazd na tor 25/1a (rubr. 3) o godz., 5²⁸. (rubr. 6), co nie miało miejsca. Wjazd pociągu odbył się częściowo tylko na tor 1a. Ponadto nie podjęła działań zmierzających do nie wystawienia wagonów z ładunkiem TWR ze stacji towarowej na tor 107 niewyznaczony w RTS dla składów z ładunkiem TWR. Nieprawidłowe wypełnienie rubryki dot. wjazdu pociągu na tor 25 naniesione w rubryce 3, oraz potwierdzenie przybycia poprzez wpisanie w rubryce 6 czasu przybycia, o godz. 5²⁸ pociągu 112861 jest nie zgodne z postanowieniami § 36 ust. 7 p. 3 i 5 instrukcji Ir-1. Wyrażenie zgody na wstawienie taboru z ładunkiem TWR na tor 107 niewyznaczony do tego rodzaju przesyłek jest niezgodne z postanowieniami działki 40 Regulaminu Technicznego Stacji.

W procesie przyjęcia pociągu nr 112861 i wyprawienia pociągu nr 55272 brali udział pracownicy posterunku Bł1 i Bł11.

Pani J. T. pełniąca obowiązki nastawniczego na posterunku Bł11 przy pociągu nr 112861 odnotowała wjazd z p.o. Baciuty na tor 1a o godz. 5²⁸ (w uwagach zapis TWR). Nastawnicza obserwowała wjazd pociągu, zgodnie z Regulaminem, przed budynkiem nastawni, a po minięciu przez pociąg miejsca sygnałowego i przebiegowego wróciła na posterunek i potwierdziła przybycie pociągu do Baciut obsługując blokadę liniową, tj. blok Ko6B, następnie obsłużyła blokadę stacyjną, tj. zablokowała blok otrzymania nakazu 6B¹ potwierdzając wjazd pociągu bez upewnienia się, że jest to wjazd a nie przejazd tak długiego pociągu; który był realizowany w jej okręgu nastawczym. Nie zareagowała ona na fakt, że mijający ją pociąg składający się z 32 wagonów mający długość 406 m nie wdrożył hamowania.

Mimo posiadanej wiedzy o sygnale Sr 1 na semaforze drogowskazowym B^{1/2} znajdującym się 859 m od posterunku Bł11 nie podjęła czynności, które mogłyby zmniejszyć zagrożenie. Postąpiła niezgodnie z postanowieniami § 44 ust. 1 instrukcji Ir-1.

Komisja ustaliła, że brak było telefonicznego zgłoszenia o przygotowaniu drogi przebiegu do dyżurnego ruchu nastawni Błd od nastawniczego nr 2 nastawni Bł1 pana M. A. Nastawniczy nr 2 nie otrzymał poleceń od dyżurnego ruchu dla okręgów nastawczych Bł2, Bł3, natomiast wykonywał polecenia nastawniczego nr 1 z Bł1, wypełniał dokumentację z posterunków Bł2, Bł3 na podstawie książki R 142 z Bł1. Czasy wjazdu, wyjazdu pociągu uzupełniał po powrocie na nastawnię Bł1, wpisując dane na podstawie książki R 142 z nastawni Bł1. Dzienniki R 142 z posterunków Bł2 i Bł3 znajdowały się na posterunku Bł1. Przy istniejących obostrzeniach na posterunkach Bł2, Bł3 podstawą prawidłowego przygotowania drogi przebiegu było wydanie telefonicznego polecenia przez dyżurnego ruchu Błd i zgłoszenie nastawniczego w okręgach Bł2, Bł3, co w przypadku braku dokumentacji na Bł2, Bł3 było nierealizowane. Prowadzenie dokumentacji wjazdów i wyjazdów pociągów jest niezgodna z postanowieniami § 38, oraz § 48 ust. 1, 4, 7, Instrukcji Ir-1.

W trakcie wypadku dokumentacja prowadzenia ruchu pociągów przechowywana na posterunku Bł1 uległa spaleni. Nastawniczy nr 1 Pan St. S. wydawał polecenia nastawniczemu nr 2 na przygotowanie dróg przebiegów w rejonie posterunków Bł2 i Bł3. Jest to niezgodne

z postanowieniami §38 ust. 4 Ir-1. Zezwalał na prowadzenie dokumentacji posterunków B12, i B13 na posterunku B11, mimo posiadanej wiedzy o istniejących obostrzeniach. Narusza to postanowienia § 38 oraz § 48 instrukcji Ir-1.

Analiza dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej przez dyżurnego ruchu posterunku odstępowego Baciuty, R-147 potwierdza zgodność zapisów wjazdów i wyjazdów pociągów z zapisami Książki przebiegów R-142 stacji Białystok. Brak w R-147 zanotowanego przybycia pociągu nr 112861 do stacji Białystok spowodowany brakiem łączności po wypadku.

Analiza pracy pociągów relacji Płock Trzepowo – Sokółka za okres wrzesień i październik 2010 r., prowadzonych lokomotywami Orlen KolTrans oraz maszynistami Hagans Logistics wykazała niżej wymienione nieprawidłowości:

1. wyprawianie pociągu ze stacji początkowej w odstępstwie od WRJ, z przesunięciem czasu o 2 godz.
2. niezgodne z postanowieniami RID oznakowanie przewożonego ładunku w wagonach,
3. nagminne wyłączanie urządzeń czujności (SHP i CA) na drugiej lokomotywie przy pracy w podwójnej trakcji, co stwierdzono na podstawie kontroli taśm prędkościomierzy,
4. przekraczanie ustawowego czasu pracy przez maszynistów, tj. 12 godzin na pojeździe podczas prowadzenia pociągu,
5. nie zachowanie wypoczynku w wymiarze przynajmniej 12 godzin na stacji zwrotnej Sokółka,
6. rozbieżności w dokumentowaniu czasu pracy pomiędzy kartami pracy a rejestracją na taśmach prędkościomierzy pojazdów trakcyjnych prowadzących pociąg,
7. brak wykonywania testów „Radio-Stop” na pojazdach trakcyjnych,
8. stwierdzono przypadki nie wykonywania hamowania kontrolnego pociągu,
9. częste przypadki dzielenia przekroczonego czasu pracy na dwie „karty pracy pociągowej”.

Analiza pracy pociągu nr 55272 prowadzonego przez lok ET22-1030 PKP CARGO SA i uruchamianego w dniu 08.11.2010 r. ze stacji Białystok wykazała niżej wymienione nieprawidłowości:

- zatrudnienie maszynisty do obsługi pociągu przed czasem ujętym w harmonogramie pracy i nie udokumentowanie tego faktu przez dyspozytora zakładowego,
- dokonanie zapisów w dokumentacji pojazdu (Książce pokładowej pojazdu z napędem Mt507) czasów rozpoczęcia pracy niezgodnie z harmonogramem i dokonywanie poprawek,
- zgłaszanie, przed czasem rozpoczęcia pracy wykazany w karcie pracy Mt-514a przez maszynistę wyznaczonego do prowadzenia pociągu, gotowości pociągu do odjazdu
- do dyżurnego ruchu dysponującego stacji Białystok,
- brak adnotacji o godzinie przeprowadzenia szczegółowej próby hamulca.

2) Wymiana komunikatów ustnych w związku z wypadkiem łącznie z dokumentacją z rejestrów;

Nośniki rozmów zarejestrowanych na urządzeniu typu IRYS 707F, rejestrujące rozmowy pociągowe i strażnicowe prowadzone z centralki KTE 101, zostały zabezpieczone przez Prokuraturę Okręgową w Białymstoku.

W dniu 10.11.2010 r. dokonano komisyjnego odsłuchania rozmów zarejestrowanych w dniu 08.11.2010 r. w przedziale czasowym od godziny 5¹⁰ do godz. 6⁰⁰ na radiotelefonie pociągowym typu „KOLIBER” nr manipulatora KM 01-0922009, nr radiotelefonu KT 01-0922009 zainstalowanego na stacji Wasilków, na co został sporządzony protokół.

W dniu 12.02.2011 r. Zespół powypadkowy przeprowadził ponowne odsłuchanie zarejestrowanych rozmów i sporządzono protokół uzupełniający o nie ujęte treści rozmów w Protokole z dnia 10.11.2010 r.

3) Środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca wypadku.

Działania gaśnicze rozpoczęto dnia 08.11.2010r od godz. 5⁴⁰. W tym samym czasie Straż Pożarna zabezpieczyła miejsce katastrofy przed dostępem osób trzecich. Działania zabezpieczające ze względu na rozległy teren, na którym przeprowadzana była akcja wspomagane były również przez funkcjonariuszy SOK, Straży Miejskiej i Policji. Po ugaszeniu pożaru tj. o godz. 14⁰⁰ dnia 11.11.2010 r. Straż Pożarna przekazała teren katastrofy dla Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Białymstoku. Po tym fakcie zabezpieczenie miejsca katastrofy w całości należało do funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei i trwało do czasu uprzątnięcia torowisk i przywrócenia ruchu po torach nr 2, 4, 1, 3 tj. do godz. 18⁴⁰ dnia 16.11.2010 r.

6. Organizacja pracy w miejscu i czasie wypadku, w tym:

1) Czas pracy personelu biorącego udział w wypadku;

Wypadek zdarzył się w 10 godz. pracy maszynistów prowadzących pociąg nr 112860, w 10 godz. pracy dyżurnych ruchu posterunku Błd, i nastawniczych posterunków Bł1 i Bł11 stacji Białystok oraz 1 godz. pracy maszynisty pociągu nr 55272.

Inicjały imienia i nazwiska	Stanowisko	Zakład pracy	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Ilość godz. wypoczynku przed rozpoczęciem pracy
M. S.	Starszy maszynista	PKP CARGO S.A Zakład Podlaski	08.11.2010 r. godz. 5 ²⁵	177 godz.
A. W.	Maszynista	Hagans Logistics Spółka z o. o.	07.11.2010 r. godz. 20 ¹⁵	9 dni (od 28.10.2010 r.)
K. W.	Maszynista	Hagans Logistics Spółka z o. o.	07.11.2010 r. godz. 20 ¹⁵	3 dni (od 04.11.2010 r.)
K L.	Dyżurny ruchu dysponujący Błd	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰ .	24 godziny.
G. P.	Dyżurny ruchu pomocniczy Błd	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	36 godzin
J. T.	Nastawniczy Bł11	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	24 godziny
St. S.	Nastawniczy Bł1	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	24 godziny.
M. A.	Nastawniczy Bł1	PKP PLK S.A. - IZ Białystok	07.11.2010 r. godz. 20 ⁰⁰	24 godziny

2) Stan psychofizyczny personelu kolejowego mającego wpływ na zaistnienie wypadku;

Na podstawie zapisów dokonanych w Dzienniku R-138 stwierdzono, że badaniu stanu trzeźwości za pomocą alkotestera dnia 08.11.2010 r. o godz. 8⁰⁰ zostali poddani przez zwierzchników służbowych:

- 1) K. L.– dyżurny ruchu nastawni dysponującej Błd,
 - 2) G. P.- dyżurny ruchu nastawni dysponującej Błd,
- Badanie wykazało wynik 0, 00 mg/litr.

Policja w dniu 08.11.2010 roku przeprowadziła badania trzeźwości n/w pracowników:

- 1) A. W – urządzenie Alcosensor IV nr 070508 godz. 7²⁷ oraz urządzeniem Alcometr A2.0 o godz. 12²² –wynik 0, 00mg/l,
- 2) K. W. - urządzenie Alcosensor 570, godzina 7²⁷ oraz Alcometr A2.0 o godz. 13¹¹ – wynik 0, 00mg/l,
- 3) M. S. – Alcosensor godzina 10³² wynik 0.00mg/l,
- 4) S. S. – Alcometr A2.0 godzina 10³¹, wynik 0.00mg/l,
- 5) M. A. - Alcometr A2.0 godzina 10³⁵, wynik 0.00mg/l,
- 6) K. L. - Alcometr A2.0 godzina 11⁴¹, wynik 0.00mg/l,,
- 7) G. P. - Alcometr A2.0 godzina 15⁰¹, wynik 0.14mg/l,

Nie przeprowadzono badania stanu trzeźwości nastawniczej Bł11 pani J. T., mającej związek ze zdarzeniem.

3) Warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy personelu kolejowego mające związek przyczynowy z wypadkiem.

Wyprawienie pociągu nr 55272 ze stacji Białystok przed wyznaczonym czasem w WRJ mogło być uwarunkowane wcześniejszym przygotowaniem drogi przebiegu dla jazdy manewrowej na dojazd lokomotyw do tego pociągu oraz dla wyeliminowania dublujących się czasochłonnych czynności nastawniczego nr 2 nastawni BŁ1 związanych z przygotowaniem dróg przebiegów dla pociągów nr nr 112861 i 55272.

IV. ANALIZA I WNIOSKI

1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków zaistniałych w podobnych okolicznościach.

Nie było wcześniejszych zdarzeń.

2. Opis sekwencji zdarzeń pozostających w związku z badanym wypadkiem.

Przewoźnik ORLEN KolTrans na stacji Płock Rafineria nie dokonał właściwego oznaczenia na wagonach przewożonego ładunku z rzeczywistym przewożonym ładunkiem. Pozostawił na wagonach cysternach stare oznaczenia po przewożonych wcześniej substancjach, niektóre z tablic identyfikacyjnych informowały o UN1294 (Toluen). Nastąpił brak możliwości odczytu i identyfikacji znajdującej się w wagonach cysternach substancji, a tym samym zastosowania odpowiednich środków podczas akcji gaśniczej. Przewoźnik nie zrealizował postanowień Regulaminu Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) dział 1.4 pkt 1.4.2.2.1 ppkt. f.

W dniu 07.11.2010 r. o godz. 17²⁰ pociąg TNGSkt nr 112860/1 odjechał ze stacji Płock Rafineria, jako pociąg nr M-18 i do stacji Płock Trzepowo przybył o godz. 17³⁰. Ze stacji Płock Trzepowo odjechał o godzinie 17³⁰ w odstępie od założeń WRJ (Wewnętrzny Rozkładu Jazdy), który zakładał odjazd o godz. 15³⁰. Na stacji Płock Trzepowo przewoźnik dostarczył R-7 – Wykaz wagonów w składzie pociągu wraz ze specyfikacją przewożonych towarów (12 wagonów z oznaczeniem RID 30/1202 oraz 20 wagonów z oznaczeniem RID 33/1268) dyżurnemu ruchu stacji Płock Trzepowo.

Dyżurny ruchu stacji Płock Trzepowo wydał rozkaz pisemny „O” (wydruk komputerowy) nr 956 z informacją, że w składzie pociągu znajdują się wagony z TWR zgodnie z postanowieniami Regulaminu Technicznego stacji Płock Trzepowo dyżurny ruchu powinien zgłosić do dyspozytora liniowego fakt gotowości pociągu do odjazdu wraz z podaniem jego parametrów, liczbie wagonów z TWR, z określeniem oznaczenia, RID, co nie zostało udokumentowane i stanowi naruszenie postanowień § 17 ust 7 ppkt 4, 5, 6 i 7 Instrukcji Ir-16 PKP PLK S.A. oraz postanowień Regulaminu Technicznego stacji Płock Trzepowo działka 80 ust 5 ppkt 1.

Na stacjach: Kutno, Skierniewice wydano rozkazy pisemne „O” (wydruk komputerowy) bez informacji o przewozie, TWR. Na stacji Tłuszcz wydania rozkazu pisemnego „O” - pomimo ujęcia w RRJ adnotacji o wydaniu R-307, co jest niezgodne z postanowieniami § 58 ust.4 Instrukcji Ir-1. Na stacji Kutno o godz. 20¹⁵ dnia 07.11.2010 r. następuje podmiana drużyny trakcyjnej, przejście obsługi trakcyjnej pociągu przez maszynistów A. W. i K. W. i wyłączenie urządzeń czujności na lokomotywie TEM2-198 przez Pana K. W. Postępowanie takie jest niezgodnie z postanowieniami § 13 ust 5 pkt 15 i § 17 ust 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

Stacja Tłuszcz nastąpiło pominięcie przez maszynistów sygnału S 1 „STÓJ” na semaforze N-20, dojazd do nastawni „Tła” i odebranie rozkazu pisemnego R-306 przy nastawni „Tła” na pominięcie tego semafora. Jest to niezgodnie z postanowieniami § 57 ust.5 ppkt. 1 Instrukcji Ir-1

Przy wjeździe pociągu nr 112861 na stację Białystok na wysokości semafora wjazdowego 6B^{1/2} stacji Białystok, który wskazywał sygnał „Wolna droga” Sr 2, usytuowana jest tarcza ostrzegawcza ToB^{1/2} poprzedzona wskaźnikiem W1 wskazująca sygnał „Ot 1”. Sygnał ten informował maszynistów o tym, że na semaforze B^{1/2} jest sygnał Sr1 „STÓJ”. Wobec powyższego obowiązkiem maszynisty było tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg zatrzymał się z całą pewnością przed sygnałem „STÓJ”. Nie zatrzymanie się pociągu 112861 przed sygnałem Sr1 "STÓJ" na semaforze drogowym B^{1/2} spowodowało wjazd w okręg nastawczy B1 1 bez zezwolenia i najechanie na wyjeżdżający z toru nr 107 na tor nr 2a stacji Białystok pociąg nr 55272 relacji Białystok - Warszawa Praga.

Maszynista lokomotywy prowadzącej M62-0689 postąpił niezgodnie z postanowieniami §63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji, Ir-1 oraz §17 ust 9 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

W związku z prowadzeniem pociągu nr 112861 w podwójnej trakcji maszynista drugiej lokomotywy TEM2-198 przy zachowanej widoczności obrazu wskazań sygnału Ot1 na tarczy ostrzegawczej ToB^{1/2} oraz sygnału Sr1 „STÓJ” na semaforze B^{1/2} i grożącego niebezpieczeństwa powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, tj. wdrożyć nagle hamowanie nie oczekując na reakcję maszynisty pierwszej lokomotywy. Brak reakcji maszynisty lok TEM2-198 na niewłaściwe zachowanie maszynisty lokomotywy prowadzącej M62-0689 jest niezgodne z postanowieniami §63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji Ir-1 § 64 ust.3 Instrukcji Ir-1 oraz § 17 ust 9 i 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

Starszy maszynista M. S. prowadzący pociąg nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga, wyjeżdżający o godz. 5²⁵ w odstępie od założeń WRJ (godz. 5⁴⁰) pracownik Podlaskiego Zakładu Spółki PKP CARGO SA zgłosił się do pracy o godz. 04³⁵ do dyspozytora M. S., gdzie został zbadany na trzeźwość z wynikiem 0,00. Odebrał następnie kartę pracy MT-514A i udał się pieszo na stację Białystok Towarowa, aby przyjąć lokomotywę ET22-1030 od maszynisty Z. W. Przekazanie lokomotywy nastąpiło około godz. 5²⁰ na torze nr 107. Zgodnie z wydaną kartą pracy MT-514A, pracę winien rozpocząć o godzinie 5²⁵, co wskazuje na niezgodność w planowaniu i wykonywaniu pracy. Kolejnym dowodem niezgodności rzeczywistych działań z dokumentacją pracy maszynisty jest poprawianie czasu przyjęcia pojazdu

kolejowego ET22- 1030 z godz. 5³⁰ na 5²⁰ (w karcie pracy MT-514A czas przyjęcia 5²⁵). Z nagrań radiotelefonicznych z Wasilkowa wynika, że zgłoszenie gotowości do odjazdu maszynista wykonał o godzinie 5²². Otrzymał zgłoszenie od dyżurnego ruchu, że będzie zamawiał drogę.

O godz. 5²⁵ uruchomił pociąg, oświetlił lokomotywę, zauważył sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” na semaforze N107², dał sygnał baczność, ruszył i zaczął jechać. Za posterunkiem B12 minął semafor drogowskazowy E² wskazujący sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” i zaczął wjeżdżać na tor główny zasadniczy nr 2a. Mijając posterunek B11 zauważył pociąg jadący na długich światłach, swoje światła przyciemnił, natomiast został oślepiony długimi światłami pociągu jadącego z przeciwnego kierunku. W międzyczasie minął się z czołem tego pociągu jadącym z kierunku Warszawy. Chwilę potem poczuł gwałtowne szarpnięcie i zauważył kołysanie sieci trakcyjnej. Użył nagłego hamowania w wyniku, czego zatrzymał pociąg. Powiadomił dyżurnego ruchu dysponującego B1d przez radiotelefon o zaistniałym wydarzeniu.

Starszy maszynista M. S. prowadząc pociąg 55272 nie podjął działań w celu niedopuszczenia do wypadku lub ograniczenia jego skutków. Posiadając wiedzę dotyczącą warunków technicznych stacji Białystok oraz stwierdziwszy brak reakcji maszynisty z pociągu jadącego po torze 1a, tj. brak zmiany natężenia światła reflektorów, bliskość pociągu do rozjazdu nr 7 kolizyjnego dla tych przebiegów nie podjął działań zmierzających do zatrzymania pociągu nr 112861 lub ograniczenia jego prędkości. Postąpił niezgodnie z postanowieniami § 12 ust.2 p. 2, § 19 ust. 1, oraz § 63 ust. 4 instrukcji Ct – 1, jak również § 63 ust 4 instrukcji Ir-1.

Sposób prowadzenie ruchu przedstawiono w Rozdziale III pkt 5.

3. Ustalenia komisji w zakresie przebiegu wypadku w oparciu o zaistniałe fakty.

Dnia 08.11.2010 r. o godzinie 5³⁰, pociąg nr 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka w stacji Białystok, w okręgu nastawni B11, po minięciu sygnału „STÓJ” na semaforze drogowskazowym B^{1/2}, kontynuował jazdę i nie rozpoczął hamowania doprowadzając do zderzenia z trzecim wagonem od końca składu pociągu nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga, wyjeżdżającego z toru nr 107 w okręgu B13 na sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” podany na semaforze N107² przez okręg B12 i okręg B11 na tor nr 2a po prawidłowo ułożonej drodze przebiegu na sygnał Sr3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” podany na semaforze E² w okręgu B11. W wyniku zderzenia, które nastąpiło na rozjeździe krzyżowym podwójnym nr 7 wykolejone zostały lokomotywy M62-0689 i TEM2-198, dwa wagony węglarki załadowane złomem, jeden wagon kryty próżny i dwanaście wagonów cystern z towarem niebezpiecznym i pięć wagonów cystern z TWR. Dwa wagony cysterny wybuchły. Rozpruciu uległ zbiornik paliwa na lokomotywie TEM2-198, nastąpił wyciek, a następnie zapłon paliwa. Rozlane paliwo ze zbiornika lokomotywy spowodowało rozszerzenie się źródła pożaru na pozostałe wykolejone wagony oraz lokomotywy, które zapaliły się i uległy zniszczeniu. Pożar spowodował uszkodzenie sieci trakcyjnej, torów nr 1a, 2a, 3a, i 4a, rozjazdów nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 27 wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym służącymi do ich zamykania i kontroli położenia oraz zapalenie się i zniszczenie budynku nastawni wykonawczej B11 wraz z wyposażeniem i wewnętrznymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, łączności przewodowej i bezprzewodowej, energetyki służącymi do pomocy w prowadzeniu ruchu kolejowego. Czoło pociągu nr 55272 zatrzymało się w km 175, 000, koniec pociągu nr 112861 zatrzymał się w km 175, 050. Pociąg nr 55272 składał się z czynnej lokomotywy ET22-1030 i nieczynnej lokomotywy ET22-1055 oraz 7 (siedmiu) wagonów towarowych (w tym dwa wagony cysterny z gazem propan-butan). Pociąg nr 112861 składał się z lokomotyw M62-0689 i TEM2-198 oraz 32 wagonów cystern w tym 12 cystern z olejem napędowym UN1202 i 20 cystern zawierających destylaty ropy naftowej UN1268. Po wypadku zostały uruchomione procedury zmierzające do

ugaszenia pożaru, usunięcia rumowiska, odbudowy niezbędnej infrastruktury do prowadzenia ruchu oraz działania zmierzające do zbadania przyczyn i okoliczności zaistnienia zdarzenia.

4. Analiza faktów dla ustalenia wniosków odnośnie przyczyn wypadku i działania służb ratunkowych.

Analizując zebraną dokumentację dotyczącą poważnego wypadku komisja ustaliła następujące fakty:

- a) Maszynista lokomotywy M62-0689 prowadzącej pociąg nr 112861 relacji Płock Trzepowo-Sokółka w wyniku niedostatecznej obserwacji drogi przebiegu przejechał obok semafora drogowskazowego B^{1/2}, stacji Białystok, wskazującego sygnał „S-1” „STÓJ” i wjechał w bok pociągu nr 55272, powodując zderzenie pociągów a następnie zapłon paliwa ze zbiornika lok. TEM2–198 i pożar wagonów na skutek tego zapłonu.
- b) Maszynista lokomotywy TEM2–198 drugiej w kolejności (jazda pociągu tzw. podwójną trakcją) również nie obserwował drogi przebiegu, ponadto obsługiwał lokomotywę z wyłączonymi urządzeniami czujności, które służą do zatrzymania pociągu w przypadku utraty czujności maszynisty.
- c) Dyżurny ruchu nastawni dysponującej Błd stacji Białystok, wyprawił pociąg nr 55272 wcześniej w stosunku do służbowego rozkładu jazdy pociągów a ponadto z toru nieprzeznaczonego do wyprawiania pociągów z Towarem Wysokiego Ryzyka.

5. Określenie bezpośrednich przyczyn wypadku łącznie z czynnikami związanymi z działaniami podejmowanymi przez osoby związane z prowadzeniem ruchu pociągów, stanem pojazdów kolejowych lub urządzeń, a także przyczyn pośrednich związanych z umiejętnościami, procedurami i utrzymaniem oraz przyczyn systemowych związanych z uwarunkowaniami przepisów i innych regulacji i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

a) bezpośrednia:

Niezatrzymanie się pociągu nr 112861 przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 "Stój", co jest niezgodnie z postanowieniami § 63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji, Ir-1 oraz §17 ust 9 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

b) pierwotna:

Brak obserwacji i reakcji maszynistów pociągu nr 112861 na wskazania tarczy ostrzegawczej ToB^{1/2} wskazującej sygnał Ot1, odnoszącej się do semafora drogowskazowego B^{1/2} i nie wdrożenie hamowania pociągu po minięciu tarczy ostrzegawczej, jest to niezgodne z postanowieniami § 63 ust 1 pkt 3a oraz ust.7 Instrukcji Ir-1 § 64 ust.3 Instrukcji Ir-1 oraz § 17 ust 9 i 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

c) pośrednie:

1. Wyłączenie urządzeń czujności na drugiej w doprzęgu lokomotywie nr TEM2-198 pociągu nr 112861 jest to niezgodne z postanowieniami § 17 ust 13 Instrukcji dla maszynisty (OKTt-2 ORLEN KolTrans).

2. Brak właściwej reakcji maszynisty pociągu nr 55272 w czasie jego wyjazdu, na jadący w przeciwnym kierunku po torze nr „1a” pociąg, co mogłoby zmniejszyć skutki wypadku lub całkowicie je wyeliminować. Jest to niezgodne z postanowieniami § 12 ust.2 p. 2, § 19 ust. 1, oraz § 63 ust. 4 instrukcji Ct – 1, jak również § 63 ust 4 instrukcji Ir-1.
3. Brak właściwej reakcji nastawniczego posterunku Bł11 podczas wjazdu pociąg nr 112861, polegającej na nie powiadomieniu dyżurnego dysponującego o zagrożeniu, jakie stwarzał pociąg nr 112861, który nie rozpoczął hamowania zbliżając się do semafora drogowskazowego B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”, co jest niezgodnie z postanowieniami § 44 ust. 1 instrukcji Ir-1.
4. Wcześniejsze wyprawienie pociągu nr 55272, niezgodnie z WRJ przez dyżurnego ruchu dysponującego posterunku Błd stacji Białystok, powodujące konieczność zatrzymania pociągu nr 112861 zawierającego, TWR przed semaforem drogowskazowym B^{1/2} wskazującym sygnał Sr1 „STÓJ”, postąpił niezgodnie z postanowieniami §17 ust. 7 p. 4, 6 i 7 instrukcji Ir-16, oraz §50 ust. 1 p 1 i 4, ust 4 instrukcji Ir-1.

d) **systemowe:**

1. Wdrożenie i realizacja postanowień Protokołu z dnia 18.03.2009 r. w sprawie obsługi nastawni wykonawczej Bł2, Bł3 i Bł14 stacji Białystok przez nastawniczego z nastawni wykonawczej Bł1, Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku, bez stosownych zmian w Regulaminie Technicznym Stacji Białystok, co jest niezgodne z postanowieniami § 38 ust 7 instrukcji „Ir-1” (R-1), oraz jest sprzeczne z postanowieniami instrukcji „Ir -3” (R-9). § 2 ust. 1 i 2 oraz § 7.
2. Świadczenie usług trakcyjnych przez Hagans Logistics Spółka z o.o., która nie posiada licencji przewoźnika oraz Świadectwa Bezpieczeństwa i nie powinna świadczyć usług w zakresie udostępniania pracowników do obsługi trakcyjnej dla potrzeb innych przewoźników w tym przypadku dla Spółki Orlen KolTrans Sp. z o.o. na podstawie Umowy nr MP/2/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r., co jest niezgodne z Rozdziałem 4 Art. 19 i Rozdziałem 8 Art. 43 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

6. Wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania, ale niemających znaczenia dla wniosków w sprawie wypadku.

- 1) Wyjazd pociągu nr 112860/1 ze stacji Płock Trzepowo w odstępstwie od Wewnętrznego Rozkładu Jazdy (WRJ) pociągów – dwie godziny po założeniach rozkładowych.
- 2) Niewłaściwe oznaczenie wagonów z ładunkiem TWR z rzeczywistym przewożonym ładunkiem w wagonach.
- 3) Brak realizacji procesu powiadamiania przez pracowników PKP PLK S.A. o przewozie TWR w pociągu nr 112860/1, pomimo dostarczenia przez przewoźnika wykazu wagonów w składzie pociągu wraz z rodzajem przewożonych towarów-R7 na stacji Płock Trzepowo.
- 4) Brak wydania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego (R-307) na stacji Tłuszcz, pomimo ujęcia takiego obowiązku w WRJ.
- 5) Pominięcie przez maszynistów pociągu nr 112860/1 sygnału S1 „STÓJ” na semaforze N-20 na stacji Tłuszcz, dojazd do nastawni „Tła” i doręczenie przez pracownika posterunku „Tła” rozkazu R-306 przy nastawni „Tła”, na pominięcie tego semafora.

- 6) Nagminne wyłączanie urządzeń czujności na drugiej lokomotywie pociągów Orlen KolTrans relacji Płock Trzepowo – Sokółka oraz Sokółka – Płock Trzepowo.
- 7) Częste przypadki braku wykonywania hamowania kontrolnego pociągów Orlen KolTrans relacji Płock Trzepowo – Sokółka oraz Sokółka – Płock Trzepowo po zmianie obsługi trakcyjnej jak i po wyjeździe ze stacji Sokółka.
- 8) Przekraczanie ustawowego czasu pracy przez maszynistów prowadzących pociągi Orlen KolTrans.
- 9) Wyprawienie pociągu nr 55272 ze stacji Białystok w składzie, którego znajdowały się wagony z TWR z toru nr 107, który nie jest ujęty w RTS jako tor wyznaczany dla przesyłek z TWR.
- 10) Niewłaściwe wydawanie poleceń i prowadzenie w tym zakresie dokumentacji techniczno – ruchowej na stacji Białystok podczas realizowania wjazdu pociągu nr 112860/1 oraz wyjazdu pociągu nr 55272 na posterunkach B1d, B11, B12, B13 i B14.
- 11) Brak prowadzenia dokumentacji techniczno- ruchowej na posterunkach B12 i B13 stacji Białystok, w czasie realizacji wyjazdu pociągu nr 55272.
- 12) Pozostawienie książek przebiegów R-142 z posterunku B12 i B13 na posterunku B11, co uniemożliwiało ich właściwe i bieżące prowadzenie w przypadku realizowania telefonicznych poleceń oraz zgłoszeń dróg przebiegu.
- 13) Naprzemienne stosowanie zasad prowadzenia ruchu na stacji Białystok w rejonie posterunków wykonawczych, tj. zastosowanie postanowień Protokołu z dnia 18.03.2009 r. lub RTS stacji Białystok.
- 14) Brak wykazania pociągu nr 112860/1 w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów stacji Białystok.
- 15) Nagminne wyprawianie pociągu nr 55272 ze stacji Białystok przed czasem ujętym w WRJ bez powiadamiania i uzyskiwania zgody dyspozytora liniowego.
- 16) Zapisy w dokumentacji czasu pracy drużyny trakcyjnej pociągu nr 55272 niezgodne z faktami rzeczywistymi na etapie planowania i wykonania przez Podlaski Zakład Spółki PKP CARGO S.A
- 17) Nie przeprowadzenie badania stanu trzeźwości wszystkich pracowników mających związek ze zdarzeniem przez właściwy organ zaraz po zaistniałym zdarzeniu.
- 18) Nieprzestrzeganie przez Hagans Logistics Sp. z o.o postanowień wynikających z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. (Dz.U.04.212.2152).
- 19) Brak udokumentowania nabycia znajomości szlaku przez maszynistów zatrudnianych przez Hagans Logistics spółka z o.o.
- 20) Brak właściwego prowadzenia i udokumentowania egzaminów autoryzacyjnych na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w Hagans Logistics spółka z o.o.
- 21) Na podstawie protokołów kontroli przeprowadzonych w II półroczu 2010 r. przez Urząd Transportu Kolejowego Oddział Warszawa (w dniach 09 do 13.08.2010 r. oraz w dniach
- 22) 12 do 15.10.2010 r.), stwierdzono, że żaden z kontrolujących nie wykonał kontroli w zakresie reorganizacji obsługi okręgów nastawczych w rejonach B11, B12, B13 i B14. Ponadto podczas kontroli nie analizowano przyjmowania pociągów TWR (Towary Wysokiego Ryzyka), na stację Białystok tj. na tory nie wskazane w RTS.
- 23) Na podstawie protokołów objazdu linii kolejowej 006 Zielonka Kuźnica Białostocka, wykonanych w II półroczu 2010 r. przez Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego PKP PLK SA, (w dniu 19.07.10 r. oraz w dniu 22.07.2010 r.) stwierdzono, że żaden z kontrolujących również nie wykonał kontroli w zakresie reorganizacji obsługi okręgów nastawczych w rejonach B11, B12, B13 i B14.

- 24) Świadectwa sprawności technicznej dla 32 wagonów cystern wystawiono niezgodnie Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 15.02.2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
- 25) W przypadku 2 wagonów cystern o nr 33517857401-8 i 33517973164-9 stwierdzono niezgodność pomiędzy numerami znajdującym się na wagonie a zapisem w protokole z badania cysterny do przewozów towarów niebezpiecznych przez TDT, (Transportowy Dozór Techniczny).

V. OPIS ŚRODKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH

Przedstawienie na podstawie ustalonych bezpośrednich przyczyn zdarzenia działań, które zostały lub będą podjęte, jako środki zapobiegające jego powtórzeniu.

Działania podjęte przez PKBWK po zaistnieniu poważnego wypadku kat. A 04 w dniu 08.11.10 r. w stacji Białystok polegały między innymi na:

- 1) W dniu 28.01.11 r. Zespół Powypadkowy PKBWK wystąpił pismem nr PKBWK-076-27/BK/2011 do ORLEN KolTrans o przekazanie do analizy dokumentów dotyczących obsługi pociągów 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka, między innymi taśm prędkościomierzy i kart pracy maszynisty, w celu sprawdzenia działania urządzeń czujności, przestrzegania prędkości rozkładowej oraz czasu pracy maszynistów.
- 2) W dniu 07.02.2011 r. Kierujący Zespołem PKBWK w piśmie nr PKBWK-076-33/JAM/11 poinformował Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A P. Jerzego Wojtkowiaka o ujawnieniu w trakcie postępowania wyjaśniającego nieprawidłowości dotyczących pracy pracowników obsługujących posterunki ruchu stacji Białystok.
- 3) W dniu 07.02.2011 r. Kierujący Zespołem PKBWK w piśmie nr PKBWK-076-34/JAM/11 poinformował Dyrektora Mazowiecko-Podlaskiego Zakładu Spółki PKP CARGO S.A. o nieprawidłowościach w pracy maszynisty M. S.
- 4) W dniu 09.03.2011 r. Przewodniczący PKBWK P. Tadeusz Ryś zorganizował spotkanie PKBWK z Przedstawicielami Orlen KolTrans w siedzibie Orlen KolTrans w Płocku. Spotkanie poświęcone było omówieniu działań, jakie należy podjąć w celu poprawy stanu bezpieczeństwa, po zaistnieniu poważnego wypadku kat. A 04 w dniu 08.11.10 r. w stacji Białystok. Protokół ze spotkania nr PKBWK/03/2011 z dnia 26.03.2011 r.
- 5) W dniu 25.05.11 r. Zespół PKBWK wspólnie z przedstawicielami Zarządcy Infrastruktury Kolejowej w Białymstoku dokonali lustracji pociągu nr 112021 Orlen KolTrans relacji Płock Trzepowo-Sokółka. Dokonano kontroli dokumentów przewozowych, wyposażenia lokomotyw oraz wagonów, w aspekcie zgodności przewozów TWR z przepisami w zakresie przewozów materiałów niebezpiecznych.
- 6) W dniu 26.05.11 r. Przewodniczący PKBWK P. Tadeusz Ryś wystąpił pismem nr PKBWK-076-127/JAM/11 do Prezesa zarządu Orlen KolTrans, w sprawie wyjaśnienia przyczyn użycia niewłaściwego opakowania-cystern z określoną grupą pakowania w liście przewozowym tj. niezgodności z wymaganiami regulaminu RID.

- 7) Podczas wizytacji Spółki Hagans Logistics Sp. z o.o., przez PKBWK w dniu 03.02.11 r., na podstawie analizy dokumentów przedstawionych przez Hagans Logistics Sp. z o.o. ustalono, że spółka zatrudniania w charakterze maszynisty, maszynistów z innych spółek kolejowych z Grupy PKP S.A. i z poza tej grupy. W związku z powyższym zachodziło podejrzenie wykonywania czynności maszynisty lub pomocnika maszynisty w macierzystej firmie, a następnie bez zachowania wymaganego wypoczynku uczestniczenie w przewozach u innego przewoźnika w tym również w spółce Hagans Logistics.
- 8) W dniu 09.02.11 r. Przewodniczący PKBWK wystąpił pismem nr PKBWK-076-27/BK/2011 r. do Prezesa Zarządu Hagans Logistics Sp. z o. o. z prośbą o przesłanie zestawienia prac wykonanych za określony okres, przez maszynistów z różnych spółek wymienionych w załączonym wykazie. Następnie Przewodniczący PKBWK z pismami o podobnej treści, wystąpił do Prezesów niżej wymienionych spółek:
 - a. PKP Intercity S.A.
 - b. Koleje Mazowieckie,
 - c. PKP CARGO SA,
 - d. Przewozy Regionalne,
 - e. DB Schenker Rail Polska S.A.

Potwierdziły się przypadki zatrudniania maszynistów bez wymaganego wypoczynku.

VI. ZALECANE ŚRODKI ZAPOBIEGAWCZE MAJĄCE NA CELU UNIKNIĘCIE TAKICH WYPADKÓW W PRZYSZŁOŚCI LUB OGRANICZENIE ICH SKUTKÓW

1. Przewoźnik ORLEN KolTrans Sp. z o. o. oraz inni przewoźnicy wykonujący przewozy ładunków objętych Międzynarodowym Regulaminem RID, wprowadzą do umów o pracę dla stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych, klauzulę o zakazie pracy u innych przewoźników, w celu zachowania kodeksowego wymogu czasu pracy zwłaszcza dobowego i tygodniowego oraz przestrzegania czasu pracy w porze nocnej i przestrzegania wymaganego wypoczynku.
2. Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podejmie działania zmierzające do wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie sposobu zatrudnienia przez pracodawców pracowników wykonujących czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdów kolejowe wyłącznie na podstawie umowy o pracę.
3. Komisja zobowiązuje przewoźników kolejowych do sporządzenia wykazów pracowników posiadających prawa kierowania pojazdem kolejowym wraz z określeniem charakteru ich zatrudnienia (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne), przedłożenia wykazów do Urzędu Transportu Kolejowego oraz do ich bieżącej aktualizacji.

4. Urząd Transportu Kolejowego rozważy możliwość zwiększenia ilości kontroli wykonywanych na lokomotywach przewoźników w szczególności w zakresie działania urządzeń czujności, w lokomotywach przy obsłudze pociągów w podwójnej trakcji.
5. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrole podmiotów Hagans Logistic Spółka z o.o. oraz ORLEN KolTrans Sp. z o. o., w szczególności w zakresie spełniania warunków posiadanych licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz spełniania warunków Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,
6. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadzi kontrolę podmiotu Hagans Logistics Spółka z o.o. w zakresie współpracy z przewoźnikami i spełniania warunków, jakim powinni podlegać prowadzący pojazdy kolejowe,
7. PKP CARGO S.A. dokona czynności związanych z dostosowaniem harmonogramów czasu pracy maszynistów do potrzeb niezbędnych dla uruchamiania pociągów towarowych.
8. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, dostosuje regulamin (RTS) stacji Białystok do obecnego układu torowego i urządzeń srk, w którym szczegółowo określi zakres wykonywanych czynności przez pracowników posterunków nastawczych, w szczególności w przypadku likwidacji obsady poszczególnych posterunków.
9. Licencjonowani Przewoźnicy wprowadzą zapis określający obowiązki drużyny trakcyjnej drugiej lokomotywy w przypadku obsługi trakcyjnej podwójną trakcją w instrukcjach dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
10. PKP PLK S.A. wdroży do stosowania system powiadamiania przez pracowników PKP PLK S.A. o przewozach przesyłek ładunków z „TWR” od stacji nadania do stacji docelowej, wraz z pełną informacją o rodzaju ładunku oraz obowiązku jego „śledzenia”.

VII. UWAGI

Wydłużenie terminu (ustawowo przewidzianego na 12 miesięcy) zakończenia postępowania wyjaśniającego przez Zespół powypadkowy wynikało z następujących przyczyn:

- 1) konieczności przeprowadzenia dużej liczby wysłuchań,
- 2) konieczności dodatkowych działań sprawdzających podczas dochodzenia w odniesienia do podmiotów zaangażowanych w proces przewozu (przewoźnik, dostawca usług trakcyjnych, nadawca),
- 3) konieczności analiz wielu dokumentów związanych z czasem pracy, zatrudnieniem oraz kwalifikacjami maszynistów zatrudnionych przez:
 - a) Hagans Logistics,
 - b) Hagans Logistic,
 - c) PKP Intercity S. A.,
 - d) Koleje Mazowieckie,
 - e) PKP CARGO SA,
 - f) Przewozy Regionalne,
 - g) DB Schenker Rail Polska S.A.
- 4) konieczności dodatkowych konsultacji z laboratorium produktów naftowych w Płocku w zakresie składu chemicznego produktów używanych do przewozu przez Orlen, Koltrans, które dodatkowo wykonało analizę składu chemicznego przewożonego ładunku TWR, w celu potwierdzenia zastosowania właściwej grupy pakowania przewożonego ładunku.
- 5) szczegółowej analizy znacznej liczby uwag zgłoszonych przez poszczególne podmioty oraz Urząd Transportu Kolejowego oraz konieczności ich rozpatrzenia przez Zespół Powypadkowy.

PODPISY CZŁONKÓW ZESPOŁU POWYPADKOWEGO:

KIERUJĄCY ZESPOŁEM:

1.....



28.11.2010r.

Jan Andrzej Młynarczyk

CZŁONKOWIE:

2.....



Andrzej Kusior

3.....



Andrzej Rodzik

4.....



Benedykt Kugielski