

Nagłe hamowanie

4 grudnia 2014

– Nie możemy liczyć na wymiar sprawiedliwości – powiedział związkowiec Leszek Miętek. I zaapelował do maszynistów o oddolną walkę o bezpieczeństwo ruchu na kolei: – Nie bójcie się zatrzymać pociągu, nie bójcie się opóźnić pociąg.

– Łatwiej jest oskarżyć i skazać człowieka, niż naprawić system – powiedział Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, pod gmachem Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim.

23 października 2014 r. piotrkowski sąd ogłosił wyrok w sprawie maszynisty, który 12 sierpnia 2011 r. prowadził pociąg TLK relacji Warszawa Wschodnia – Katowice. Pociąg ten wykoleił się na stacji Baby, położonej między Koluszkami a Piotrkowem Trybunalskim. W wypadku dwie osoby poniosły śmierć, a 80 zostało rannych.

Sąd winnym katastrofy uznał maszynistę, skazując go na trzy lata i trzy miesiące pozbawienia wolności, dodatkowo orzekając czteroletni zakaz prowadzenia pojazdów kolejowych oraz zapłatę 20 tys. zł kosztów sądowych. Jest to wyrok pierwszej instancji.

SZOK POWYPADKOWY

W wyroku sądowym – podobnie jak w raporcie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i w prokuratorskim akcie oskarżenia – uznano, że pociąg wypadł z szyn dlatego, że maszynista nie zastosował się do wskazań semaforów i na stację Baby wjechał z prędkością 113 km/h, zamiast wymaganej 40 km/h. Pociąg powinien zwolnić, ponieważ na stacji Baby miała nastąpić zmiana toru (z przejechaniem na bok przez dwa rozjazdy).

Rejestrator rozmów radiotelefonicznych w Babach zachował

zdanie, które maszynista natychmiast po wykolejeniu skierował do dyżurnego ruchu: „W rozjazd wjechałem z za dużą szybkością, nie, coś z semafora nie przyuważyłem”. PKBWK uznała, że słowa te stanowią klucz do wyjaśnienia przyczyn katastrofy – w raporcie powypadkowym wypowiedź przytoczono aż siedem razy.

– Słowa wypowiedziane w szoku powypadkowym nadinterpretuje się, uznając je niejako za przyznanie się do winy – ocenił Leszek Miętek po opublikowaniu w lipcu 2012 r. raportu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

SPRZECZNE SYGNAŁY

W trakcie wysłuchania przez komisję oraz podczas procesu sądowego maszynista oświadczył, że na kolejnych semaforach podane były sprzeczne sygnały, nie informujące o tym, że przy wjeździe na stację Baby nastąpi zmiana toru.

Według relacji maszynisty, na ostatnim semaforze odstępowym przed stacją widniało zielone światło, informujące, że wjazd na stację będzie mógł odbyć się z maksymalną prędkością. Na semaforze wjazdowym na stację widniało jedno światło pomarańczowe. To informacja, że następny semafor – zlokalizowany na wyjeździe ze stacji – wskazuje sygnał „stój”. Rychłą zmianę toru zwiastowałby natomiast sygnał z dwoma pomarańczowymi światłami (jazda z szybkością nieprzekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – „stój”). Maszynista dopiero wjeżdżając na stację zauważył, że pierwszy rozjazd ułożony jest na bok. Wtedy włączył nagłe hamowanie – było jednak już zbyt późno i za moment poczuł, że pociąg się wykoleja.

Ani państwowa komisja wypadkowa, ani sąd nie dały jednak wiary słowom maszynisty o nieprawidłowych sygnałach na semaforach. obrońca maszynisty, adwokat Wojciech Kilanowski: – Wyrok stwarza precedens, że za wszystkie awarie urządzeń kolejowych może odpowiadać maszynista.

ZERO TOLERANCJI

– Nie możemy liczyć na polski system wymiaru sprawiedliwości – stwierdził po zapadnięciu wyroku szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek. Następnie zaapelował do kolejarzy, którzy przyjechali do Piotrkowa Trybunalskiego wspierać swojego sądownego kolegę: – Musimy zrobić wszystko co w naszej mocy, ażeby zadbać o bezpieczeństwo podróżnych – zero tolerancji na najmniejsze uchybienia w ruchu pociągów. Niestety będzie to kosztowało wiele opóźnień, odwołań pociągów, ale my nie mamy innego wyjścia. Bardzo proszę o przekazanie tych sugestii kolegom. Nie bójcie się zatrzymać pociągu, nie bójcie się opóźnić tego pociągu, jeżeli choć odrobinę będą nieprawidłowości w procesie sterowania ruchem pociągów.

Chodzi o to, by maszyniści – w obliczu wątpliwości dotyczących działania systemów sterowania ruchem kolejowym – nie obawiali się odmówić dalszej jazdy i żądać zwołania komisji, która wyjaśni sprawę.

Takie sytuacje miały już miejsce. Między innymi 11 grudnia 2013 r., kiedy to maszynista pociągu TLK „Janusz Korczak” z Białegostoku do Krakowa Płaszowa otrzymał przed stacją Kozłów sprzeczne sygnały na semaforach. Pierwszy semafor informował, że na kolejnym widnieć będzie sygnał „jazda z największą dozwoloną prędkością”. Tymczasem następny semafor – zlokalizowany za ograniczającym widoczność łukiem – nakazywał jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h.

Oczekiwanie na członków komisji oraz wyjaśnianie przez nich sytuacji wiązały się z sześciogodzinnym postojem pociągu. Jak wówczas powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Maciej Dutkiewicz ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, przyczyną wyświetlenia sprzecznych sygnałów na semaforach było „przepalenie bezpiecznika”

URZĄDZENIA (NIE) ZAWIODŁY

Sprzeczne sygnały na semaforach otrzymał także maszynista

pociągu PKP Cargo relacji Kamieniec Ząbkowicki – Sochaczew. Miało to miejsce 18 kwietnia 2012 r. przed stacją Baby. Pierwszy semafor informował, że wjazd na stację będzie mógł odbyć się z największą prędkością, podczas gdy semafor wjazdowy nakazywał zmniejszenie prędkości z uwagi na zmianę toru.

Maszynista użył nagłego hamowania i zatrzymał skład. Następnie zażądał przyjazdu komisji. Wyjaśnienia trwały cztery godziny – przez ten czas ruch kolejowy między Częstochową a Koluszkami był zablokowany. Komisja potwierdziła, że sygnalizacja zawiodła i w związku z tym reakcja maszynisty była prawidłowa. Prezes PKP Cargo podjął nawet decyzję o przyznaniu nagrody swojemu pracownikowi.

Zdarzenie z kwietnia 2012 r. miało miejsce przy tej samej stacji Baby, na której osiem miesięcy wcześniej doszło przecież do wykolejenia pociągu TLK jadącego z Warszawy do Katowic (z tą tylko różnicą, że skład towarowy nadjeżdżał od strony Piotrkowa Trybunalskiego, a pociąg pasażerski od strony Koluszek).

Incydent ze sprzecznymi sygnałami dla pociągu towarowego nie przekonał ani Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, ani Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim, że w sierpniu 2011 r. urządzenia sterowania ruchem kolejowym również mogły zawieść.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 6 \(74\) 2014](#)