

Głupota na przejeździe kolejowym

9 grudnia 2024

Myślę, że to ważna dla naszego bezpieczeństwa sprawa. Od kilku dni w dyskusji medialnej krąży film, na którym zarejestrowano wypadek na przejeździe kolejowym. Zachowanie kierowcy ciężarówki wydaje się tak idiotyczne, że aż niemożliwe do uwierzenia, że kierowca zawodowy taką głupotę może popełnić.



A jednak nie jest to sytuacja odosobniona. Jakiś czas temu kierowca karetki pogotowia zamkniętej między rogatkami próbował zmieścić się między rogatką a pociągiem. Efekt śmierć ratownika medycznego. To ma uzasadniać wysokie kary, jakie nakłada się na kierowcę za wjazd na przejazd przy migających światłach zabraniających tego wjazdu. Te wysokie kary wydają się mieć korzystne znaczenie dla budżetu państwa. Dla kierowców są one paraliżujące, a ten paraliż powoduje ogromne straty. Media bombardują nas informacjami o karach dla kierowców, rowerzystów co ruszyli, zanim rogatki ustawiły się pionowo, jednak ciężko znaleźć informację, co zrobić gdy zostaniemy między zamkniętymi rogatkami. A jest to sytuacja mocno stresująca dla kierowcy. Bo z jednej strony wie, że zagrożenie dla życia i mienia jest ogromne, z drugiej strony widzi już ten mandat rujnujący domowy budżet do zapłaty. Tak pewnie myślał i kierowca tej ciężarówki, i kierowca karetki pogotowia, o której wspomniałem wcześniej.

Zamiast straszyć wysokimi mandatami, media powinny trąbić, co zrobić w takiej sytuacji. Bo zamknięcie między rogatkami może nam się zdarzyć nie tylko, gdy wjedziemy przy migających światłach zabraniających wjazdu, ale np. gdy silnik nam zgaśnie właśnie w tym miejscu. A o takich sytuacjach też było słychać.

Rogatki w większości przypadków są automatyczne. Włącza je czujnik (licznik osi) po najechaniu nad niego pierwszej osi pociągu, a wyłącza drugi, gdy ostatnia oś zjedzie poza przejazd. Stąd taka sytuacja, że między dwoma pociągami roгатki otworzyły się, dając możliwość przepuszczenia dwóch pojazdów osobowych poprzedzających ciężarówkę.

Pociąg na widok człowieka machającego ręką, na widok przeszkody się nie zatrzyma. Droga hamowania w trybie awaryjnym pociągu osobowego to kilkaset metrów, towarowego jeszcze dłuższa. Maszynista nie ma szans na zatrzymanie pociągu. Jedyne co może zrobić to włączyć hamowanie awaryjne i udać się w miejsce wyznaczone na taką sytuację, by ratować swoje życie.

Więc co powinien zrobić ten kierowca? Rogatki mocowane są na specjalnie skonstruowany zaczep, którego łatwo wyłamać, a szkody są niewielkie, bo wystarczy później założyć taką wyłamaną roгатkę w zaczep. Tak więc, będąc w takiej sytuacji, wyłamujemy roгатkę maską samochodu. Materialnie skończy się co najwyżej na kilku rysach na lakierze.

W przypadku, gdy silnik nam „zgaśnie” na przejeździe i nie da się go natychmiast uruchomić, wrzucamy pierwszy bieg, przekręcamy kluczyk w stacyjce i przy napędzie z rozrusznika zjeżdżamy z przejazdu. Dalsze próby uruchomienia samochodu wykonamy poza przejazdem. Żadne próby ręcznego spychania samochodu nie są bezpieczne.

Właśnie takie zachowanie powinny promować media, zamiast ekscytować się wysokością mandatu. Groźba wysokiego mandatu nie raz paraliżuje człowieka, co widzimy na filmie, a straty wynikające z błędów są ogromne. W omawianym przypadku poza zniszczoną ciężarówką, uszkodzonym pociągami, wkolejeniem pierwszego składu, który wypadł z szyn, mamy zniszczoną szafkę transformatorową, uszkodzone podkłady, zamknięcie ruchliwej linii i zorganizowanie transportu zastępczego. To kwoty wielomilionowe.

Mając zawodowo do czynienia z kolejnictwem, biorąc udział w wielu szkoleniach BHP, spotkałem się z licznymi przykładami głupoty nieraz kończącej się śmiercią. Nie dotyczy to tylko pracowników torowych PKP, których najczęstszym błędem jest przejście na drugi tor, by przepuścić jadący pociąg, podczas gdy po drugim torze porusza się inny pociąg. Wiele przypadków dotyczy ludzi postronnych.

Przy torze ludzie utworzyli nielegalną ścieżkę, bo przecież po skarpie nikt chodzić nie będzie. Pewne dziewczę, jak na nowoczesne dziewczę przystało, ze słuchawkami na uszach maszerowało tą ścieżką. Za jej plecami nadjeżdżała lokomotywa. Maszynista uruchomił awaryjne hamowanie, trąbił, ale przecież słuchawki były wysokiej klasy, a muzyka głośna. Dziewczę trąbienia nie usłyszało. Jedyne szczęście w tej sytuacji, w momencie gdy uderzyła w dziewczę, lokomotywa poruszała się z niewielką prędkością. Skończyło się na tym, że dziewczyna wylądowała w krzakach, a jej głównymi obrażeniami były podrapania.

Ludzie mieszkający przy rzadko uczęszczanych torach nie raz poruszają się na pamięć. Znają godziny przejazdu pociągów, i wtedy przejazd dodatkowego pociągu, np. samej lokomotywy „luzak” stwarza ogromne zagrożenie. Pewna matka dwójki dzieci wiozła na rowerze młodsze z nich. Za nią na rowerku poruszało się starsze. Na pamięć wjechała na przejazd pod nadjeżdżający pociąg. Dziecko na rowerku za nią. Bilans nikt nie przeżył.

Kolej to wygodna forma transportu, ale wśród maszynistów krąży pogląd, iż niewielu jest takich, którzy na własne oczy nie widzieli śmierci człowieka na torach.

Autorstwo: Zawisza Niebieski

Źródło: WolneMedia.net