

Jeździmy niebezpiecznymi pociągami retro

17 marca 2021

W dodatku prowadzą je maszyniści, którzy zdali egzaminy w ośrodkach zainteresowanych tym, by statystyki tych egzaminów były korzystne.

W Polsce zabytkowe pociągi to nie atrakcja turystyczna za którą trzeba słono płacić. To nasza codzienność. Średni wiek taboru pasażerskiego w 2019 r. przekraczał, w przypadku lokomotyw elektrycznych 35 lat, lokomotyw spalinowych 42 lata, a wagonów – 30 lat.

Mowa o średnim wieku – czyli są i lokomotywy dużo starsze, mające ponad 50 lat. Tylko elektryczne zespoły trakcyjne są nieco młodsze: 24 lata, na co wpłynęły dostawy włoskich pociągów Pendolino, a przede wszystkim Elfów, Dartów, Flirtów i Impulsów, produkowanych w fabrykach funkcjonujących w Polsce.

Podeszły wiek lokomotyw i wagonów oznacza zwiększone ryzyko przewozów. Jak stwierdziła Najwyższa Izba Kontroli: „Stan ten stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa przewozów związane z podwyższoną awaryjnością starzejących się pojazdów kolejowych”.

To jednak nie jedyne zagrożenie. Za sprawą rządu Prawa i Sprawiedliwości, który zaniedbał walkę z pandemią koronawirusa, załamał się system opieki zdrowotnej w Polsce. Odbija się to także na bezpieczeństwie transportu kolejowego.

NIK ustaliła, że w ubiegłym roku zawieszony został obowiązek przechodzenia okresowych badań lekarskich przez pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych. „Stan ten stwarza ryzyko prowadzenia przewozów kolejowych przez osoby niespełniające wymagań

zdrowotnych, w tym zdolności fizycznych i psychicznych przez maszynistów pociągów pasażerskich” – podkreśla Najwyższa Izba Kontroli.

Do tego wszystkiego dochodzi tradycyjna polska niesolidność, występująca także na PKP. Okazuje się, że brakuje jednoznacznych uregulowań umożliwiających samodzielne przeprowadzanie przez przewoźników testów wykrywających spożycie alkoholu i innych substancji odurzających u pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych. „Stan ten stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa przewozów kolejowych, związane z możliwością dopuszczenia do pracy osób nietrzeźwych lub będących pod wpływem innych substancji psychoaktywnych” – podkreśla oczywistą oczywistość NIK.

Mamy także i kumoterstwo, mogące prowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Otóż, egzaminy umożliwiające uzyskanie licencji oraz świadectwa maszynisty prowadzone są przez ośrodki, w których egzaminowani odbyli szkolenia. W związku z tym występuje tam potencjalny „konflikt interesów”, który stwarza ryzyko nierzetelnego, pobłażliwego egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Funkcjonowanie tych ośrodków uzależnione jest bowiem od liczby osób szkolonych, uzyskujących pozytywne wyniki egzaminów. A nam się naiwnie wydawało, że maszyniści są egzaminowani przez obiektywne komisje, nie podlegające żadnym układom i naciskom! „Stan ten stwarza ryzyko wzrostu zdarzeń w pasażerskim ruchu kolejowym spowodowanych czynnikiem ludzkim” – dodaje Izba.

Jest też kolejny problem, spowodowany tym, że w Polsce rzadko udaje się porządnie załatwić jakąś sprawę, a przepisy są po to, by je omijać. Chodzi o nadmierny czas pracy maszynistów. Wprawdzie przepisy regulujące czas pracy maszynistów ograniczają możliwości ich zatrudnienia w tym charakterze u przedsiębiorców kolejowych, to jednak nie odnoszą się do podejmowania dodatkowej pracy w innych zawodach. W związku z tym, maszynista w majestacie polskiego prawa, swój cały czas

wolny od prowadzenia pociągów może przeznaczać na wykonywanie zupełnie innego zawodu – zamiast odpoczywać dla bezpieczeństwa pasażerów. „Stan ten stwarza zagrożenie związane z prowadzeniem pociągów pasażerskich przez osoby o ograniczonej sprawności psychofizycznej” – kontynuuje NIK.

Wprawdzie dbałość zarządców i przewoźników kolejowych o bezpieczeństwo systematycznie się poprawia – ale mimo to w latach 2016 – 2018 zagrożenie poważnymi wypadkami kolejowymi w Polsce było prawie cztery razy wyższe niż średnie w Unii Europejskiej!

Na 30 państw zrzeszonych w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) gorsze wskaźniki ryzyka wystąpienia ofiar śmiertelnych wypadków miały jedynie Grecja, Chorwacja, Litwa, Łotwa, Węgry i Rumunia. Liczba tzw. zdarzeń, czyli poważnych wypadków, wypadków i incydentów w ruchu kolejowym wzrosła z 732 w 2017 r. do 851 w 2019 r. Więcej było też ofiar śmiertelnych. Rok 2019 zapisał się jako jeden z bardziej niebezpiecznych na PKP – choć oficjalna narracja szefów polskich kolei mówiła, niezgodnie z prawdą, o stałej poprawie bezpieczeństwa. W ubiegłym roku doszło do znacznego zmniejszenia przewozów w związku z epidemią COVID-19. A mimo to, w pierwszej połowie 2020 r. odnotowano 365 zdarzeń

Również liczba poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sytuuje Polskę wśród 10 państw o najgorszych wskaźnikach. Według raportu ERA ponad dwukrotnie przekraczają one średnią europejską!

O szczególnym zagrożeniu dla życia i zdrowia występującym na naszych przejazdach kolejowych dziennik „Trybuna” pisał już nieraz. Również Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że przejazdy kolejowo-drogowe stanowią miejsca, w których najczęściej dochodzi do wypadków. W latach 2018–2019 zginęło na nich 109 osób, a 54 zostały ciężko ranne.

Jak wskazuje Izba, jedną z przyczyn takich zdarzeń, mogły być wprowadzone w 2015 r. zmiany wyznaczników do ustalania

kategorii przejazdów, prowadzące do obniżania ich kategorii, mimo zwiększenia ruchu pociągów i samochodów. Mówiąc po ludzku oznacza to, że w Polsce przyjęto przepisy, które pozwalają na to, aby przejazdy kolejowe przez które często pędzą pociągi, pozostawały niestrzeżone.

Te przepisy powodują, że decydenci odpowiedzialni za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, mogą w majestacie prawa nic nie robić. W rezultacie, połowa wszystkich przejazdów kolejowych w Polsce to przejazdy niestrzeżone. Są na nich tylko krzyże św. Andrzeja i ewentualnie znaki „stop” (nie wszędzie). Jest to ewidentnym, karygodnym skandalem i świadomym sprowadzaniem zagrożenia dla życia ludzkiego.

Takie zaniedbania w cywilizowanym świecie stanowią przestępstwo. Również i w Polsce mamy na to stosowne artykuły kodeksu karnego. Art. 174 kodeksu mówi, że ten kto sprowadza bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

W naszym kraju decydenci są jednak pod szczególną ochroną prawa i w praktyce przyznali sobie (oraz swoim współpracownikom) patent na bezkarność. Dlatego nigdy nie doczekamy się procesów osób odpowiedzialnych za obecny stan zabezpieczenia polskich przejazdów kolejowych.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Źródło: Trybuna.info