

Krew na przejazdach

18 czerwca 2019

Jeśli szybko nie wzrośnie liczba rogatek z szlabanami i półzaporami, coraz więcej ludzi będzie ginąć na torach.



Żółte naklejki na przejazdach 165 razy zapobiegły tragediom na przejazdach kolejowych – wskazują przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych, firmy zarządzającej infrastrukturą kolejową w Polsce.

Tyle razy wstrzymano lub ograniczono ruch pociągów, po zatelefonowaniu na 112 i podaniu numeru przejazdu, na którym doszło do sytuacji stanowiącej zagrożenie życia, możliwość wypadku, strat i problemów komunikacyjnych.

Najpierw trzeba uciekać

Oznakowanie 14 tys. przejazdów żółtymi naklejkami z informacjami ratującymi życie przynosi efekty – podkreślają PKP PLK, które podsumowały rok „obecności” żółtych naklejek na skrzyżowaniu toru i drogi.

– Przez rok, żółte naklejki na przejazdach i specjalne łącze między służbami PKP Polskich Linii Kolejowych S.A a operatorami nr 112 pozwoliły 165 razy na szybkie reakcje, zapewniające bezpieczeństwo w ruchu kolejowym i drogowym. Oznakowanie przejazdów istotnie zwiększyło poziom bezpieczeństwa kierowców oraz pasażerów pociągów. Dodatkowe informacje pozwalają eliminować zagrożenia wynikające z niewłaściwego zachowania kierowców lub zdarzeń losowych – powiedział Marek Olkiewicz, wiceprezes PKP Polskich Linii Kolejowych.

Najbardziej spektakularny przypadek potwierdzenia przydatności

żółtej naklejki miał chyba miejsce w Daleszewie pod Szczecinem, w czerwcu ubiegłego roku, a więc praktycznie w pierwszych tygodniach, gdy te naklejki pojawiły się na przejazdach.

Jak informują przedstawiciele PKP PLK doszło tam do wypadku na przejeździe, zginął kierowca ciężarówki, wykoleił się pociąg, a szesnastu pasażerów pociągu odniosło obrażenia. Wykolejone wagony zablokowały drugi tor, istniała groźba, że uderzy w nie pociąg jadący z przeciwnej strony. Maszynista, zakleszczony w lokomotywie, nie mógł nadać sygnału alarmowego. Jedna z osób obecnych na miejscu zdarzenia skorzystała jednak z żółtej nalepki, zadzwoniła – i zatrzymano pociąg, mający nadjechać po drugim torze, dzięki czemu rozmiary katastrofy nie stały się większe.

Trzeba pamiętać, że w takich sytuacjach nie wolno zwlekać. Minimalny czas, jaki jest potrzebny służbom kolejowym na wydanie i wykonanie decyzji o wstrzymaniu ruchu pociągu to półtorej minuty. Wykonanie przez nas telefonu i podanie numeru przejazdu z żółtej naklejki to kolejne kilkadziesiąt sekund.

Gdy więc samochód rozkraczy się na przejeździe i nie chce ruszyć, zostaje niewiele czasu na skuteczny ratunek. Zawsze więc trzeba najpierw uciec z auta, a dopiero potem brać się za dzwonienie.

Śmiertelna siła

Choć w sieci można znaleźć dramatyczne filmy ze zderzeń pociągów z samochodami, to nie zawsze jednak zdajemy sobie sprawę z siły bezwładności pociągu.

<https://www.youtube.com/watch?v=duj6qBIDlec>

Podczas pokazu zorganizowanego przez PKP PLK lokomotywa z prędkością trzydziestu kilku kilometrów uderzyła w samochód stojący na przejeździe. Pchała go przed sobą przez

kilkadzieсят metrów, a stan manekina siedzącego od strony uderzenia, nie pozostawiał wątpliwości, że znajdujący się w tym miejscu pasażer nie przeżyłby tej kolizji. A co by było, gdyby, jak to się często zdarza na przejazdach niestrzeżonych, pociąg uderzył w samochód, pędząc ponad 100 km/h?.

Żółtą naklejkę, umieszczoną na słupkach rogatek lub po wewnętrznej stronie krzyży św. Andrzeja powinni znać wszyscy. Na każdej jest indywidualny numer przejazdu, numer alarmowy 112 oraz numery telefonów do służb technicznych. Ale jeśli grozi wypadek, zawsze dzwoniemy na 112.

Budujące jest to, że dość rzadko zdarzają się fałszywe zgłoszenia – ich odsetek nie przekracza 3 proc., choć to i tak za dużo. Każde zgłoszenie jest jednak traktowane poważnie i sprawdzane, bo może przecież chodzić o życie nawet wielu ludzi.

Dzięki żółtej naklejce, od czerwca 2018 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali ponad 800 zgłoszeń. W 78 przypadkach dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej, wezwano pomoc, zapobiegnięto tragedii. Przy 87 zgłoszeniach nastąpiło ograniczenie jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i osób korzystających z przejazdów.

Coraz więcej wypadków i ofiar

Każdej inicjatywie, mogącej ograniczyć liczbę tragedii trzeba przyklasnąć, bo sytuacja jest niestety alarmowa. W Polsce rośnie liczba ofiar i wypadków na przejazdach oraz przejściach kolejowych.

W 2017 r. w 384 wypadkach zginęło 76 osób, a 53 zostały ciężko ranne. W ubiegłym były 394 wypadki, 85 osób zginęło, a 61 odniosło ciężkie rany (złowrogą prawidłowością takich zdarzeń jest to, że liczba ofiar śmiertelnych zawsze przewyższa liczbę rannych).

„Statystyki pokazują, że 99 proc. wszystkich zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych wynika z niewłaściwych decyzji kierowców. Podstawowe błędy prowadzące do tragedii na przejazdach to: ignorowania znaku „stop”, przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatkami, omijanie półrogatek, blokowanie przejazdu przez wjeżdżanie na tory bez możliwości zjazdu, niewłaściwe zachowanie, gdy auto zostanie unieruchomione na torach” – twierdzą przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych.

W rzeczywistości jednak, wina kierowców nie jest taka oczywista. Rzeczywiście podejmują oni niekiedy niewłaściwe decyzje i pochopnie wjeżdżają na tory. Często jednak tory krzyżują się z drogą pod takim kątem, że niełatwo dostrzec, czy zbliża się pociąg – i czasami można się o tym przekonać, gdy jest już za późno.



Winę ponosi również niewłaściwe oznakowanie przejazdów. Krzyże św. Andrzeja znajdują się bowiem zarówno na przejazdach nieczynnych od lat, gdzie znajdują się tylko fragmenty torów, jak i na takich, po których regularnie kursują pociągi. Kierowca, który przyzwyczaił się do tego, że krzyże św. Andrzeja oznaczają przejazdy nieczynne, przestanie się przed nimi zatrzymywać, a za którymś razem bez zastanowienia wjedzie na tory po których pociągi jednak jeżdżą – i nieszczęście gotowe.

Mylące może być też niekiedy migające czerwone światło oznaczające nadjeżdżający pociąg. W ruchu drogowym trzeba się zatrzymywać gdy jest stałe czerwone światło. Czerwone migające może zaś sugerować – niestety błędnie – że kierowca ma jeszcze chwilę, by zdążyć przed pociągiem.

Potrzebne są półzapory

Tragiczne wypadki zdarzają się najczęściej na przejazdach niestrzeżonych, czyli takich na których nie są zainstalowane szlabany lub półzapory. Logiczne i oczywiste jest więc, że liczba tragedii byłaby znacznie mniejsza, gdyby na wszystkich przejazdach, na których dziś są tylko sygnalizatory świetlne, dźwiękowe i krzyże św. Andrzeja, były choćby półzapory. Gdy opadają, oczywiste jest, że pociąg na pewno nadjeżdża – a więc omijałoby je tylko wariaci bądź samobójcy.

Niestety PKP PLK niezbyt chętnie instalują szlabany i półzapory na przejazdach, bo w tej firmie panuje filozofia, iż najlepszym zabezpieczeniem jest rozdzielenie ruchu drogowego i kolejowego za pomocą tuneli czy wiaduktów. Tyle, że wiadukty i tunele kosztują bardzo drogo, więc stawia się ich niewiele, a w dodatku budowane są najczęściej na przejazdach, które wcześniej były chronione szlabanami i półzaporami – czyli i tak zapewniały bezpieczeństwo. Przejazdy niestrzeżone, gdzie najczęściej dochodzi do tragedii, pozostają zaś nadal niestrzeżone... W pierwszych pięciu miesiącach 2019 r. było 87 wypadków i kolizji na przejazdach i przejściach kolejowych. Zginęło 20 osób, a 7 zostało ciężko rannych.

PKP-PLK od 2005 r. prowadzą kampanię „Bezpieczny Przejazd – Szlaban na ryzyko!”. Jak zapewniają przedstawiciele firmy, to tysiące apeli o bezpieczeństwo, edukacja, nauka, szkolenia, seminaria z udziałem instruktorów nauki jazdy., analiza wypadków samochodów z pociągiem. Adresatami tych działań są kierowcy, instruktorzy nauki jazdy i piesi – osoby w różnym wieku: dzieci, młodzież i dorośli.



Trudno negować sensowność podobnych działań. Czy jednak pieniądze, wydawane na takie akcje, nie lepiej byłoby przeznaczyć na wyposażenie przejazdów w półzapory?

Ponurą pointą do zorganizowanego przez PKP PLK pokazu zderzenia lokomotywy z samochodem, stała się tragedia, do której doszło kilkanaście godzin później, na niestrzeżonym przejeździe kolejowym w Nowej Wsi Kąckiej, między Wrocławiem a Jelenią Górą. Pociąg uderzył tam w samochód, zginęło pięć osób, nie pomogła żółta nalepka, ulotki ani żadne akcje typu „Bezpieczny przejazd – szlaban na ryzyko”. Pomogłaby natomiast półzapora. Gdyby była na tym przejeździe, najprawdopodobniej nie doszłoby do wypadku i te pięć osób uniknęłoby śmierci.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Źródło: Trybuna.info