

Łatwiej zginąć na torach

3 września 2020

Kontrole na przejazdach kolejowych stwierdzają coraz więcej nieprawidłowości w poziomie bezpieczeństwa.



Konsekwencje braku bezpieczeństwa na przejazdach są tragiczne. Niestety w Polsce od paru lat rośnie liczba ofiar, które poniosły śmierć przechodząc lub przejeżdżając przez tory w miejscach dozwolonych.

„Uwagę zwraca wyraźny wzrost liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. W 2019 r. było to 60 osób, podczas gdy w 2018 r. – 49” – stwierdza Urząd Transportu Kolejowego.

Spadła natomiast z 33 do 21 liczba osób, które odniosły ciężkie obrażenia (specyfiką wypadków na przejazdach jest to, że znacznie więcej osób w nich ginie, niż zostaje rannych). „Zmniejszenie się liczby osób ciężko rannych o 12 nie powinno jednak być oceniane pozytywnie, szczególnie w zestawieniu z informacjami o wzroście o 11 osób liczby zabitych” – zauważa UTK.

Podkreślmy, że chodzi tu o legalne przejścia i przejazdy,

które powinny zapewniać bezpieczeństwo pokonującym je osobom. Do 2017 r., kiedy to zginęły 42 osoby, liczba ofiar stopniowo spadała. Kolejne lata były już gorsze.

Do najtragiczniejszego wypadku w ubiegłym roku doszło 15 czerwca na przejeździe przez linię kolejową Kąty Wrocławskie – Mietków. Pod pędzącym pociągiem pasażerskim na miejscu zginęło 5 mężczyzn podróżujących samochodem osobowym, mieszkańców okolicznych wsi. Oni już nic nie mogli powiedzieć o przebiegu tej tragedii, zaś służby poinformowały, że kierowca nie zatrzymał się przed znakiem STOP i zignorował sygnalizator z dwoma na przemian migającymi czerwonymi światłami.

Przejazdy kolejowe, czyli skrzyżowania linii kolejowych z drogami kołowymi stanowią miejsca, gdzie należy zapewnić najwyższy możliwy poziom bezpieczeństwa. „To tam występuje ścisła interakcja między dwoma rodzajami transportu – kolejowego i drogowego, których specyfika tworzy warunki do występowania zwiększonej liczby wypadków. Obrazowo mówiąc na przejazdach kolejowo-drogowych mamy do czynienia z dużą nierównowagą sił – lekkie pojazdy samochodowe spotykają się z ciężkimi, ważącymi nieraz kilkaset ton, pociągami” – wskazuje Urząd Transportu Kolejowego.

Jak ocenia UTK: „Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w zdecydowanej większości występują wskutek niewłaściwego zachowania użytkowników dróg i pieszych. W niewielkim zakresie przyczyniają się do nich awarie urządzeń oraz błędy w postępowaniu personelu kolejowego”.

Urząd mówi o „zdecydowanej większości”, wystrzega się jednak tak zdecydowanych stwierdzeń jak firma PKP Polskie Linie Kolejowe mająca dbać o stan infrastruktury kolejowej, która ocenia, że tragedie na przejazdach są aż w 98 proc. winą kierowców.

Rzecz w tym, że UTK regularnie kontroluje przejazdy kolejowe – zwłaszcza te kategorii D, niestrzeżone czyli nie mające

żadnych systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu, nawet takich jak choćby sygnalizacja świetlna. Takich przejazdów jest w Polsce najwięcej, bo aż 6354 na 12707 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych ogółem. I właśnie na nich najczęściej dochodzi do tragedii.

„W 2019 r. najbardziej niebezpieczne okazały się przejazdy kategorii D, a więc niewyposażone w żadne urządzenia zabezpieczające” – stwierdza UTK.

Wspomniane kontrole Urzędu Transportu Kolejowego pokazały dość niepokojący obraz. Okazuje się bowiem, że rośnie liczba nieprawidłowości w zapewnieniu bezpieczeństwa na przejazdach, za co trudno obarczać winą kierowców samochodów. Ubiegłoroczne kontrole w ponad 85 proc. przypadków zakończyły się odnotowaniem naruszeń.

„Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli przejazdu kolejowo-drogowego wyniósł w 2019 r. 0,98. Dla porównania w 2018 r. wartość ta ukształtowała się na poziomie 0,72” – podkreśla UTK. Trudno zrozumieć, dlaczego liczba uchybień w poziomie bezpieczeństwa rośnie zamiast spadać – skoro wedle zapewnień włodarzy naszych kolei, są one coraz bezpieczniejsze i coraz nowocześniejsze.

Nieprawidłowości, najczęściej wykryte przez Urząd to niekompletne i niezgodne z wymaganiami oznakowanie przejazdu, wady sygnalizacji, uszkodzenie nawierzchni przejazdu (nierówności i ubytki asfaltu czy zapadnięte płyty), porośnięta roślinnością podsypka w torach, niepełne wyгородzenie przejazdu, brak odpowiedniej widoczności.

Ten ostatni punkt jest szczególnie groźny. W Polsce często bowiem drogi krzyżują się z torami pod takim kątem, że kierowca, dojeżdżając do przejazdu niestrzeżonego niewiele widzi. Przy braku szlabanów czy choćby sygnalizacji świetlnej, na tragedię nie trzeba długo czekać.

Władze kolei zdają sobie sprawę z zagrożenia, ale problemem

jest niedostatek działań mających zapewnić bezpieczeństwo. W tym roku, w ramach realizowanego obecnie projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami” PKP PLK rozpoczęły prace mające zastąpić 5 przejazdów kolejowych, skrzyżowaniami dwupoziomowymi (takimi jak wiadukty czy tunele). Rzecz w tym, iż w Polsce są cztery przejazdy niestrzeżone, na których w ubiegłym roku doszło do co najmniej dwóch tragicznych wypadków. Logiczne było więc, gdyby właśnie te przejazdy zostały zastąpione bezkolizyjnymi, dwupoziomowymi skrzyżowaniami. Te kosztowne inwestycje są jednak realizowane w innych miejscach.

Ponadto, znacznie mniejszym kosztem niż budowa tuneli i wiaduktów, można by poprawić poziom bezpieczeństwa na przejazdach niestrzeżonych, instalując tam roгатki z automatycznymi półzaporami. Takie działania proponuje też Urząd Transportu Kolejowego.

W ubiegłym roku najbardziej niebezpieczne były przejazdy kategorii D, czyli nie wyposażone w żadne urządzenia zabezpieczające. Prezes UTK rekomenduje modernizację przejazdów niestrzeżonych do kategorii B (wyposażonych w sygnalizatory świetlne i samoczynne roгатki zamykające ruch drogowy); „co z perspektywy korzyści dla bezpieczeństwa jest znacznie bardziej uzasadnione” – stwierdza Ignacy Góra, prezes Urzędu.

Niestety, ta rekomendacja pozostaje w dużej mierze na papierze. A chyba najwyższy czas, by PKP aktywniej i bardziej efektywnie zabrały się za poprawę bezpieczeństwa na przejazdach, bo chodzi przecież o ludzkie życie.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [Trybuna.info](#)