

Wypadki na przejazdach drogowo-kolejowych w Polsce

Utworzono: czwartek, 16, styczeń 2014 09:32 Agnieszka Serbeńska



Miejsce, w którym droga przecina tory kolejowe potocznie nazywane jest przejazdem kolejowym. Witold Olpiński z Instytutu Kolejnictwa uważa, że posługiwanie się tym określeniem wprowadza w błąd. Jako poprawne zaleca używanie w mowie potocznej nazwy: przejazd drogowo-kolejowy. Nazwa „przejazd kolejowy” obarcza bowiem zarządcę kolejowego winą za wszystkie wypadki, do jakich dochodzi w tych miejscach. Nawet wówczas, gdy kierujący autem, niezachowując w ruchu wymaganej ostrożności, przekracza przejazd i w konsekwencji wjeżdża pod rozpędzony pociąg. W statystykach wypadkowych takie zdarzenie jest zapisywane jako wypadek kolejowy. To właśnie stwarza błędne wyobrażenie o zagrożeniach na przejazdach i skali zdarzeń do jakich tam dochodzi.

Witold Olpiński podkreśla, że gdyby udało się wyeliminować całkowicie wypadki na przejazdach, to w globalnych drogowych statystykach wypadkowych państw Europy spadek zdarzeń mógłby wynieść zaledwie jeden procent. W sytuacji Polski i w odniesieniu do naszych statystyk wypadkowych ten spadek szacuje na około półtora procent.

Na liniach kolejowych zarządzanych przez głównego krajowego operatora, tj. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., liczba ogółem przejazdów na liniach stale eksploatowanych stopniowo maleje – z 13 589 w 2002 r. do 12 691 w 2012 r. Przede wszystkim spada liczba przejazdów niestrzeżonych – z 8 739 w 2002 r. do 7967 w 2012 r. Liczba przejazdów z sygnalizacją świetlną utrzymuje się natomiast na stałym poziomie (około 1 300), za to wzrasta liczba przejazdów automatycznych, wyposażonych w półzapory – z 381 w 2002 r. do 789 w 2012 r.

Wypadki na przejazdach drogowo-kolejowych w Polsce

Utworzono: czwartek, 16, styczeń 2014 09:32 Agnieszka Serbeńska

Witold Olpiński twierdzi, że statystyki większości państw wskazują, iż w wypadkach kolejowych z udziałem użytkowników dróg aż w 98 procentach wina za zdarzenie leży po ich stronie. Według przytaczanego przez niego raportu „Railway safety performance in the EU” (ERA, wyd. 2012), na liniach kolejowych państw Unii Europejskiej istniało ok. 124 000 przejazdów, tj. średnio jeden na 2,5 km linii, a tylko 41% z nich było wyposażone w ręczne lub automatyczne systemy ochrony. Zgodnie z danymi przekazanymi przez kraje członkowskie, w okresie lat 2007-2009 w 3063 wypadkach na przejazdach zginęły 1284 osoby. - Udział Polski w tej niechlubnej statystyce jest znaczący. W liczbach bezwzględnych plasujemy się na pierwszym miejscu. Przy uwzględnieniu takich kryteriów jak długość sieci kolejowej, ilość przewożonych ładunków i liczba pasażerów, plasujemy się na piątym-szóstym miejscu, czyli na pozycji jaką w ogóle zajmuje Polski system kolejowy w Europie - zastrzega Witold Olpiński. W Polsce, w liczbach bezwzględnych, najwięcej wypadków i ofiar jest na przejazdach niestrzeżonych (niewyposażonych w aktywne urządzenia ostrzegania), oznaczonych jedynie znakami drogowymi. Natomiast wśród przejazdów wyposażonych w urządzenia ostrzegawcze, największy odsetek wypadków ma miejsce na przejazdach posiadających tylko sygnalizację świetlną (i dźwiękową).

Mimo pewnych okresowych wahań liczba wypadków kolejowych w Polsce systematycznie spada. Według danych przytaczanych przez Witolda Olpińskiego, w poszczególnych latach odnotowano: 2005 r. - 236 wypadków (43 ofiary śmiertelne, 134 osoby ranne), 2006 r. - 256 (32 ofiary śmiertelne, 107 rannych), 2007 r. - 274 (48 ofiar śmiertelnych, 106 rannych), 2008 r. - 237 (38 zabitych, 91 osób rannych), 2009 r. - 259 (50 osób zabitych, 74 rannych), 2010 r. - 257 (29 ofiar śmiertelnych, 46 rannych), 2011 r. - 205 wypadków (32 zabitych, 46 rannych). W 2012 roku doszło natomiast do 257 wypadków, w których zginęło 60 osób, a 42 osoby zostały ranne. Witold Olpiński zastrzega jednak, że na podstawie tych danych trudno wyciągać jednoznaczne wnioski i kreślić kardynalne tendencje, ponieważ w tym przypadku nawet jeden wypadek może diametralnie zmienić statystyczny obraz. - Dla małych liczb statystyczne porównywanie nie jest wiarygodne - podkreśla Witold Olpiński. Z wykresu składającego liczby wypadków kolejowych w poszczególnych latach można wnioskować o ich wzroście. Tymczasem te same liczby w odniesieniu do wzrostu natężenia ruchu kołowego mogą dowodzić poprawy bezpieczeństwa na przejazdach. - Patrzenie więc na wypadki kolejowe w liczbach bezwzględnych nie jest do końca słusznym podejściem - zaznacza Witold Olpiński.

W statystykach wypadków kolejowych na przestrzeni minionych lat największą poprawę bezpieczeństwa odnotowano w liczbie rannych - w latach 2005-2012 nastąpił blisko trzykrotny spadek poszkodowanych. Być może wpływ na to mają lepsze konstrukcje pojazdów, skuteczniej chroniące pasażerów. Z kolei obserwując rozkład wypadków na przestrzeni roku można wyraźnie dostrzec ich wzrost w okresie lata (III kwartał). To z kolei można tłumaczyć wzrostem ruchu tzw. urlopowego i udziałem w ruchu większej liczby kierowców tzw. niedzielnych. Natomiast szczególną uwagę w analizach wypadkowych warto zwrócić na wypadki w odniesieniu do kategorii przejazdów, na których do nich doszło. - Dane potwierdzają, że w stosunku liczby wypadków do kategorii danego przejazdu,

Wypadki na przejazdach drogowo-kolejowych w Polsce

Utworzono: czwartek, 16, styczeń 2014 09:32 Agnieszka Serbeńska

najwięcej zdarzeń miało miejsce na przejazdach wyposażonych jedynie w sygnalizację świetlną – podkreśla Witold Olpiński, równocześnie wyrażając opinię, że tam chyba ludzie najbardziej lekceważą fakt, że są w miejscu wymagającym zachowania szczególnej ostrożności. Najbardziej skuteczne są przejazdy wyposażone w sygnalizację świetlną i półzaporę. Witold Olpiński zaznacza, że w naszych warunkach takie rozwiązanie mogłoby być powszechnie stosowane pod warunkiem, że ich skuteczność wzmocniona zostanie przez dodanie urządzeń uniemożliwiających objechanie zapory, a także zostaną zainstalowane urządzenia rejestrujące złe i nieprzepisowe manewry uczestników ruchu.

AS

Materiał na podstawie wystąpienia podczas ubiegłorocznej Konferencji „Wpływ bezpieczeństwa na kształtowanie infrastruktury”. Konferencja odbyła podczas Tragów Infrastruktura w Warszawie. Współorganizatorami Konferencji byli: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Instytut Transportu Drogowego, Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Konferencji patronowały Ministerstwo Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.