

Zarządcy linii kolejowych i zarządcy dróg nie wykonywali należycie działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Ponad połowa skontrolowanych przejazdów nie była utrzymana we właściwym stanie technicznym. Przeszło 70 proc. z nich nie było odpowiednio oznakowanych znakami drogowymi i wskaźnikami kolejowymi. Wiele do życzenia pozostawiają także drogi dojazdowe do przejazdów – połowa z nich miała złą nawierzchnię, a przydrożne drzewa i krzewy ograniczały możliwości zauważenia nadjeżdżających pociągów. Nieprawidłowości te dodatkowo zwiększają ryzyko wypadków na przejazdach, choć i tak już stanowią one wysoki odsetek ogółu zdarzeń na kolei (ok. 35 proc.), a liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z roku na rok rośnie.

Celem kontroli NIK była ocena działań zarządców infrastruktury kolejowej i drogowej oraz organów administracji publicznej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory. Kontrolą objęto 2015 r. i pierwsze półrocze 2016 r.

NIK zauważa, że poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych wyrażony wskaźnikiem NRV w latach 2014-2015 pogorszył się. Wskaźnik NRV, który określa to bezpieczeństwo wzrósł w 2015 r. o blisko 26 punktów procentowych w stosunku do roku poprzedniego i osiągnął poziom 94 proc. Tym samym zbliżył się do granicznej wartości 100 proc., której przekroczenie oznaczać będzie przekroczenie akceptowanego poziomu ryzyka bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. W 2015 r. zmniejszyła się, w stosunku do 2014 r., liczba przejazdów (o ponad 1 proc.) oraz liczba wypadków na nich (o blisko 4 proc.), jednak tym samym czasie znacznie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych takich wypadków (o ponad 27 proc.) i osób ciężko rannych (o 64 proc.).

To na przejazdach i przejściach kolejowych dochodzi do znaczącego odsetka (blisko 33 proc.) wypadków na kolei. Corocznie na przejazdach ginie ok. 50 osób, a ok. 35 zostaje ciężko rannych. Więcej zdarzeń ma miejsce tylko na dzikich przejściach (blisko 38 proc.). W 2015 r. zginęły na nich 173 osoby, a 49 zostało ciężko rannych. Ofiary śmiertelne wypadków na przejazdach oraz na dzikich przejściach stanowiły łącznie blisko 97 proc. ogółu ofiar wypadków kolejowych, zaś ciężko rannych ponad 80 proc.

NIK wskazuje, że na bezpieczeństwo wpływa nienajlepszy stan przejazdów kolejowych. Z 240 skontrolowanych przez NIK przejazdów aż 60 proc. posiadało różnego rodzaju usterki i uszkodzenia obniżające ich stan techniczny. Stwierdzono tam usterki i uszkodzenia nawierzchni drogowej oraz torów kolejowych i podtorza, a także urządzeń odwodnienia i oświetlenia.

Przejazdy kolejowe nie były także odpowiednio oznakowane zarówno od strony drogi jak i torów. Nieprawidłowości stwierdzono na 172 przejazdach (ponad 70 proc. skontrolowanych miejsc). Przede wszystkim oznakowanie było niekompletne, uszkodzone oraz nieczytelne i słabo widoczne. Często znaki były zasłonięte przez drzewa i przeszkody terenowe.

NIK zwraca także uwagę, że zarządcy dróg nie utrzymywali w odpowiednim stanie technicznym dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi. Więcej niż połowa (36) spośród 64 skontrolowanych dróg dojazdowych do przejazdów miała złą nawierzchnię jezdni. Podstawowe uszkodzenia polegały na pęknięciach oraz ubytkach tworzących garby, nierówności i uskoki przy wjeździe na przejazd kolejowy. Na styku jezdni z betonowymi płytami tworzyły się zapadnięcia. Na co trzeciej skontrolowanej drodze rosnące krzewy i drzewa ograniczały widoczność przejazdów.

Kontrolerzy NIK ustalili, że zarządcy linii kolejowych niestaranie wykonywali okresowe kontrole przejazdów, kładek i przejść podziemnych. Nie ustalali prawidłowo ich stanu technicznego i nie usuwali bezzwłocznie ujawnionych uszkodzeń. Ponadto, stwierdzono nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej budowli kolejowych. Nieprawidłowości w tym zakresie dotyczyły głównie metryk przejazdowych i książek obiektów budowlanych. Błędy i braki w dokumentacji uniemożliwiały właściwe monitorowanie zabezpieczenia i oznakowania przejazdów.

Ustalenia kontroli wskazują także wyraźnie, że zabezpieczenie przejazdów wprost wpływa na liczbę zdarzeń. Na kolei wyróżnić można sześć kategorii przejazdów ze względu na funkcjonujące na nich zabezpieczenia. W Polsce najwięcej jest tych kategorii D (54 proc.), czyli nie posiadających urządzeń ostrzegawczych. Na tych przejazdach nie ma ani rogatek, ani sygnalizacji świetlnej, są one oznakowane tylko znakiem drogowym. Tutaj też dochodzi do największej liczby wypadków (blisko 60 proc. wszystkich wypadków na przejściach i przejazdach).

Najlepiej strzeżonych przejazdów kategorii A, z rogatkami i sygnalizacją świetlną jest 19 proc. i tu dochodzi do 8 proc. wypadków.

NIK zauważa, że bezpieczeństwo użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych zależy od odpowiedniego zakwalifikowania poszczególnych przejazdów do właściwej kategorii, co głównie zależy od natężenia ruchu na torach i przecinającej je drodze. Tymczasem kontrola NIK wykazała, że nieprawidłowo ustalano kategorie przejazdów i w konsekwencji nie stosowano odpowiednich systemów zabezpieczenia ruchu. Zasadniczą przyczyną tego stanu było nieaktualizowanie iloczynów ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach, wskutek niewykonywania na bieżąco pomiarów natężenia ruchu. Problemem jest brak współpracy zarządców linii kolejowych z zarządcami dróg. Ci pierwsi nagminnie monitowali zarządców dróg o wykonanie pomiaru natężenia ruchu na drodze. Pisma te często pozostawały bez odpowiedzi. Tymczasem kolej nie ma narzędzi prawnych dyscyplinujących drogowców. Na przykład Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie w kwietniu 2016 r. zarządził 739 przejazdami, z których 363 (tj. 49 proc.) miało nieaktualne iloczyny ruchu. W 2015 r. na 67 pism wystosowanych do zarządców dróg o przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu w odpowiedzi przesłano 18 pomiarów.

Tymczasem nieaktualnianie na bieżąco iloczynów ruchu stwarza ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego na przejazdach. Zdezaktualizowane obliczenia nie obrazują rzeczywistego natężenia ruchu i nie pozwalają na weryfikację, a następnie zmianę kategorii przejazdów w celu dostosowania systemów zabezpieczenia do istniejących zagrożeń.

W trakcie kontroli stwierdzono również eksploataowanie przejazdów z przekroczonym iloczynem ruchu. Zdarzało się, że nawet jeśli natężenie ruchu wskazywało na konieczność zmiany kategorii przejazdu i lepsze jego zabezpieczenie, to nie robiono tego. Sytuacje takie stwierdzono w czterech skontrolowanych Zakładach Linii Kolejowych. Ogółem w jednostkach tych eksploatowano 48 tego typu przejazdów.

Do zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych może przyczynić się także wprowadzenie w październiku 2015 r. przez ministra właściwego ds. transportu rozporządzenia określającego nowe wyznaczniki - iloczyny natężenia ruchu - dotyczące nadawania kategorii przejazdom kolejowo-drogowym A - D. Nowe przepisy stanowią podstawę do obniżania przez zarządców infrastruktury kolejowej dotychczasowych kategorii, kosztem bezpieczeństwa. Zarządcy, kierując się względami finansowymi, nie są zainteresowani utrzymywaniem dotychczasowych wyższych kategorii i stosowania adekwatnych urządzeń zabezpieczenia na przejazdach. NIK alarmuje, że przepisy

wprowadzono bez przeprowadzenia analiz skutków wpływu nowych regulacji na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

NIK zwraca także uwagę, że już przed wprowadzeniem nowych przepisów przejazdu kolejowe w Polsce należały do jednych z najmniej chronionych urządzeń bezpieczeństwa w Europie. Tylko na 38 proc. z nich zamontowane były systemy zabezpieczenia ruchu, podczas gdy np. w Belgii, Bułgarii, Luksemburgu, czy Holandii są one na ponad 70 proc. przejazdów.

Zagrożenie dla bezpieczeństwa stanowiły także dzikie przejścia przez tory kolejowe. Oprócz zagrożenia życia pieszych, przechodzenie przez tory w miejscach niedozwolonych powodowało również trwałe uszkodzenia torowiska. Działania skontrolowanych zarządców mające na celu ograniczenie liczby dzikich przejść były nieskuteczne - w badanym okresie ich liczba wzrosła. Powstawaniu dzikich przejść sprzyjał brak lub niewystarczająca współpraca zarządców linii kolejowych z Komendami Rejonowymi Straży Ochrony Kolei m.in. w zakresie identyfikowania tego rodzaju miejsc oraz egzekwowania zakazu poruszania się przez osoby postronne. Brakowało także należytego zabezpieczenia dzikich przejść oraz oznaczenia ich tablicami ostrzegawczymi. Kolejną przyczyną było wyłączanie z użytkowania kładek i przejść podziemnych, służących do bezkolizyjnego przemieszczania się przez tory kolejowe.

Ponadto NIK zwraca uwagę na zły stan kładek naziemnych i podziemnych przejść. Spośród skontrolowanych 75 kładek i 53 przejść podziemnych, aż ponad 80 proc. kładek oraz blisko 60 proc. przejść, miało różnego rodzaju usterki i uszkodzenia. Na kładkach przede wszystkim uszkodzone były przęsła i przyczółki oraz zdeformowana była nawierzchnia pomostów. Natomiast podstawowe uszkodzenia przejść podziemnych dotyczyły konstrukcji stropów, czy sklepień oraz ścian i posadzek. W wyniku kontroli organy nadzoru budowlanego wszczęły 19 postępowań administracyjnych w sprawie nieodpowiedniego stanu technicznego skontrolowanych obiektów.

Poziom bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami obniża także pozostawienie nieużywanych torów i nawierzchni kolejowej. Dotychczas podejmowane działania w celu zdemontowania przejazdów i przejścia przez zarządców dróg terenów po zlikwidowanych liniach kolejowych były nieskuteczne. Nadal funkcjonuje w Polsce ponad 400 takich przejazdów. Pozostawianie ich bez stałego dozoru na czynnych drogach może stwarzać zagrożenie dla użytkowników dróg. Dlatego na nieczynnych przejazdach muszą być nadal prowadzone prace - trzeba dbać o nawierzchnię drogową i stojące tam znaki ostrzegawcze o przejeździe. To generuje niemałe koszty. Należy także zauważyć, że pozostawienie przejazdów i ich oznakowania na zlikwidowanych liniach powoduje spadek zaufania do znaków drogowych, a następnie do ich lekceważenia. W przypadku linii czynnych może to doprowadzić do tragicznych następstw.

NIK skierowała wnioski pod adresem skontrolowanych jednostek, w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

Uwagi i wnioski

Wyniki kontroli wskazują na potrzebę podjęcia dodatkowych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. W związku z powyższym Najwyższa Izba Kontroli wnosi do:

- Ministra Infrastruktury i Budownictwa - o przeprowadzenie analizy stosowania przepisów rozporządzenia w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, dotyczących ustalania kategorii przejazdów.

NIK o bezpieczeństwie na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: sobota, 28, styczeń 2017 11:08

Rafał Rudka

Odsłony: 1183

- Organów zarządzających ruchem na drogach (Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, marszałków województw oraz starostów) - o uwzględnienie w ramach wykonywanych zadań związanych ze współpracą z zarządami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej działań mających na celu wykonywanie pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejazdach oraz sprawdzanie widoczności przejazdów kolejowo - drogowych i przejść.

Z pełnym raportem NIK można zapoznać się klikając [TUTAJ](#).

Źródło: NIK