

Wyniki kontroli NIK dotyczące bezpieczeństwa w pasażerskich taborach kolejowych nie są jednoznaczne. Z jednej strony, większość urządzeń odpowiedzialnych za wykrywanie usterek była zachowana w dobrym stanie technicznym, a przewoźnicy kolejowi dbali o kwalifikacje zarówno maszynistów, jak i kierowników pociągów i konduktorów. Z drugiej niestety nie obyło się bez błędów – wciąż brak jednoznacznych przepisów pozwalających na badanie trzeźwości kolejarzy bezpośrednio związanych z prowadzeniem pociągów i ruchu kolejowego, na taborze mocno odciska się też ząb czasu.

Jak wykazała kontrola, 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 (EURA) gorsze wskaźniki ryzyka wystąpienia ofiar śmiertelnych wypadków miały jedynie Grecja, Chorwacja, Litwa, Łotwa, Węgry i Rumunia. Również liczba poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sytuuje Polskę wśród 10 państw o najgorszych wskaźnikach. Według raportu EURA ponad dwukrotnie przekraczają one średnią europejską.

Przewoźnicy utrzymywali w należytym stanie technicznym pasażerskie pojazdy kolejowe. Zapewniali też posiadanie wymaganych kwalifikacji przez pracowników drużyn pociągowych. Mimo poprawy stanu technicznego oraz poprawy warunków, w jakich odbywały się przewozy pasażerskie, liczba zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków i incydentów w ruchu kolejowym) wzrosła z 732 w 2017 r. do 851 w 2019 r.

Jedną z przyczyn wskazanych wypadków mogły być wprowadzone w 2015 r. zmiany wyznaczników, wykorzystywanych do ustalania kategorii przejazdów kolejowo drogowych, prowadzące do obniżania ich kategorii, mimo zwiększenia ruchu pociągów i samochodów.

Mimo uchybień NIK pozytywnie oceniła wypełnianie zadań przez pasażerskich przewoźników kolejowych, związanych z:

- utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów;
- wyposażaniem taboru pasażerskiego w środki techniczne służące poprawie komfortu podróży i bezpieczeństwa pasażerów;
- zapewnianiem wymaganych kwalifikacji maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich;
- wykorzystywaniem w sposób rzetelny wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego (dSAT).

Średni wiek taboru pasażerskiego eksploatowanego, w latach 2018-2019, nie uległ zasadniczej poprawie i wynosił, w przypadku: lokomotyw elektrycznych ok. 34 lat, lokomotyw spalinowych ok. 42 lat, wagonów z miejscami do siedzenia ok. 29 lat, wagonów z miejscami do leżenia ok. 35 lat, elektrycznych zespołów trakcyjnych ok. 25 lat.

Większość pojazdów pasażerskich nie była wyposażona w defibrylatory serca, umożliwiające udzielenie pomocy pasażerom z nagłym zatrzymaniem krążenia. Przewoźnicy, w przeważającej mierze nie przeprowadzali też wystarczającej liczby szkoleń dla pracowników z udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej.

Nierozstrzygnięta pozostaje kwestia wykrywania spożycia alkoholu lub substancji psychoaktywnych

Czy pasażerskie tabory kolejowe są bezpieczne? Sprawę zbadała NIK

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 25, luty 2021 13:10

Małgorzata Orłowska

Odsłony: 903

przez pracowników kolei bezpośrednio związanych z prowadzeniem pojazdów i ruchu kolejowego.

Prezes UTK sprawował w sposób właściwy nadzór nad wypełnianiem przez przedsiębiorców kolejowych zadań dotyczących bezpiecznej eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, w tym przeprowadzał rzetelnie kontrole stanu technicznego pojazdów kolejowych oraz spełniania wymagań zawartych w: certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa. Zgodnie z jego decyzjami nieprawidłowości były usuwane.

Źródło: NIK