

W minionym roku miernik wypadków na sieci kolejowej wyniósł 1,97. Parametr ten jest niższy niż przed pandemią, jednak wyższy niż w wyjątkowym również dla kolei pandemicznym 2020 r. Urząd Transportu Kolejowego opublikował „Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za 2021 r”.

W 2021 r. na liniach kolejowych doszło w sumie do 511 wypadków, co jest drugim najniższym wynikiem w dotychczasowych statystykach. Najniższy wynik zanotowano w pandemicznym 2020 r. Ogólna liczba wypadków, włączając w to bocznicę kolejową, wyniosła 662 zdarzenia, co stanowi wzrost o 28,3% w stosunku do 2020 r. oraz o 3,1% wzrost w stosunku do 2019 r. (642 wypadki). Wpływ na taką zmianę w stosunku do 2019 r. w dużym stopniu miały wypadki na bocznicach kolejowych, których było 151, najwięcej odkad UTK zbiera dane w tym zakresie.

Najliczniejszymi rodzajami wypadków na sieci kolejowej w 2021 r. były wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. Było ich 216, o 47 więcej niż rok wcześniej i o 17 więcej, niż w roku 2019. Drugim najczęściej występującym rodzajem wypadków były zdarzenia z udziałem osób – w 2021 r. było ich 144, o 8 więcej niż rok wcześniej, ale o 17 mniej, niż w 2019. Na trzecim miejscu uplasowały się wykolejenia, których było 106. Liczba tych wypadków wzrosła w ubiegłym roku najbardziej dynamicznie spośród wszystkich – o 42 wypadki, ale w porównaniu z rokiem 2019 to wzrost jedynie o 1 zdarzenie.

Niemal trzy czwarte wypadków na sieci kolejowej ma swoje źródło poza systemem kolejowym. W 2021 r. było to 370 zdarzeń, co stanowi 72,4% wszystkich wypadków. Są to głównie wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych (216), z udziałem osób znajdujących się na torach w miejscach niedozwolonych (137), czy z udziałem pojazdów drogowych poza przejazdami na stacjach i szlakach (8). W zdarzeniach tych zginęło w sumie 149 osób, a 44 zostały ranne.

W minionym roku wzrosła liczba wypadków na bocznicach kolejowych. Najczęściej występowały wykolejenia i kolizje pojazdów kolejowych, które stanowiły łącznie 87,4% wszystkich wypadków. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach oraz wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych na bocznicach kolejowych stanowią jedynie 12,6%. Taka struktura wypadków w tych miejscach jest odzwierciedleniem ich specyfiki, gdzie głównie prowadzone są zestawienia składów, a stan infrastruktury często bywa gorszy od tego na sieci kolejowej. Natomiast stosunkowo niewielkie prędkości jazdy zmniejszają ryzyko wystąpienia zdarzeń na przejazdach czy z udziałem osób.

Rok 2021 był pierwszym, w którym w pełni obowiązywały w Polsce przepisy IV pakietu kolejowego. *-We wdrożeniu nowych przepisów niewątpliwie pomaga zrozumienie przyczyn stojących za ich wprowadzeniem. W tym kontekście istotną rolę odgrywa „Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”. Dokument ten jest przygotowywany co roku i kompleksowo opisuje stan bezpieczeństwa kolejowego przez pryzmat statystyk dotyczących wypadków i incydentów. Pozwala to identyfikować problemy, z jakimi boryka się rynek i sugerować ich rozwiązania, obejmujące również zmiany legislacyjne. Jest to także forma prezentacji informacji o działalności Prezesa UTK – we wstępie do sprawozdania napisał dr inż. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.*

Rok 2021 był pierwszym, w którym przez całe 12 miesięcy obowiązywały przepisy dotyczące raportowania zdarzeń na kolejach wąskotorowych. W 2021 r. zgłoszono 8 wypadków dotyczących kolei wąskotorowych. Aż 5 z 8 wypadków miało miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych. Kolejne 2 wypadki związane były ze stanem technicznym eksploatowanych wagonów, zaś 1 wypadek był związany

Podsumowanie stanu bezpieczeństwa kolei w 2021 r.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 07, wrzesień 2022 09:26

Tomasz Smaś

Odsłony: 382

z klęskami żywiołowymi.

Opublikowane sprawozdanie przedstawia kompleksowy obraz bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce w 2021 r. Do jego opracowania wykorzystane zostały dane o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach zgromadzone przez Prezesa UTK. Ich analiza pozwoliła zidentyfikować obszary wymagające dalszych działań, aby utrzymywać i stale podnosić poziom bezpieczeństwa sektora kolejowego.

Publikację w formacie PDF można pobrać [tutaj](#).

Źródło: UTK