

Strona znajduje się w archiwum.

## Bezpieczeństwo ruchu kolejowego - branża potrzebuje innowacji

23.09.2021

Najlepsze od lat wskaźniki bezpieczeństwa na polskich torach nie mogą tworzyć poczucia zadowolenia u regulatora, zarządcy infrastruktury czy producentów taboru kolejowego. Nadal potrzebne są działania ograniczające liczbę wypadków na przejazdach kolejowych, błędów człowieka czy interakcji osób nieupoważnionych z systemem kolejowym – to podstawowe wnioski płynące z seminarium, na którym omawiano stan bezpieczeństwa kolei oraz debaty poświęconej innowacjom w tym zakresie. Spotkanie zorganizowane przez UTK było jedną z imprez na branżowych targach TRAKO w Gdańsku.

*„Ubiegły rok zakończył się miernikiem wypadkowości na poziomie 1,71 – najniższym w historii zbierania danych przez UTK” – powiedział witając przybyłych Prezes Urzędu Transportu Kolejowego dr inż. Ignacy Góra. „To znaczy, że był to wyjątkowo bezpieczny rok”. Prezes UTK przekazał, że opinia dotycząca*

związku zmniejszenia liczby wypadków ze spadkiem pracy przewozowej nie jest uzasadniona. W całym 2020 roku praca przewozowa spadła o 6%, a liczba wypadków o blisko 20%. Dlatego używany przez UTK miernik wypadkowości jest narzędziem obiektywnym, uniezależniającym liczbę wypadków od wielkości pracy przewozowej.

*„Na bezpieczeństwo patrzymy przez pryzmat innowacji, nowych technologii, przez nowe produkty. To dzięki temu kolej się zmienia”* - powiedział podczas otwarcia seminarium Andrzej Bittel, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, życząc zebranym konstruktywnych i owocnych obrad.

Podczas prezentacji wprowadzającej do tematu debaty Ignacy Góra informował o statystykach związanych z bezpieczeństwem oraz o testach systemów monitorowania przejazdów. Prezes UTK przedstawił najważniejsze dane opisujące stan bezpieczeństwa na polskiej kolei.

Prezes UTK mocno stawia na systemy automatycznego monitorowania przejazdów. Statystyki GITD pokazują, że liczba wypadków na przejazdach objętych takim nadzorem spadła o 37%, a liczba ofiar śmiertelnych o 50%. Trzeba w zdecydowany sposób zatrzymać powszechne lekceważenie przepisów ruchu drogowego na styku z siecią kolejową.

Na zakończenie części prezentacyjnej Dariusz Wojcieszak, wiceprzewodniczący NSZZ Pracowników Pożarnictwa przedstawił założenia „trzeciego sygnału” - urządzenia do przekazywania kierowcom informacji o nadjeżdżającym pojeździe. Pierwotnym celem miało być ostrzeżenie prowadzących samochody przed nadjeżdżającym pojazdem uprzywilejowanym. Wersja omawiana podczas seminarium ma służyć informowaniu kierowców o nadjeżdżającym pociągu. Trzeci sygnał emituje komunikaty głosowe w paśmie UKF FM służącym do transmisji programów radiowych. Kierowcy słuchający radia otrzymywaliby takie informacje automatycznie, bez konieczności przestrajania czy przełączania odbiorników. Z uwagi na zakłócanie radiowego pasma komercyjnego do uruchomienia systemu konieczne byłyby zmiany ustawowe, nad

którymi pracuje powołany w tym celu zespół parlamentarny.

W debacie poświęconej innowacyjnym działaniom, które poprawią bezpieczeństwo kolei udział wzięli dr inż. Ignacy Góra - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, Tomasz Buczyński - Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, Włodzimierz Kiełczyński - Dyrektor Biura Bezpieczeństwa, PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. oraz prof. Marek Wierzbowski - partner w kancelarii Prof. Marek Wierzbowski i Partnerzy - Adwokaci i Radcowie Prawni. Debatę moderował Adrian Furgalski.

Prezes Ignacy Góra przyznał, że UTK liczy na szybkie uruchomienie całego systemu monitorowania przejazdów kategorii D połączony z automatycznym systemem identyfikującym kierowców. Większość obecnie stosowanych urządzeń monitorujących to zwykłe kamery bez możliwości detekcji zdarzeń (na przykład braku zatrzymania przed znakiem STOP). Prezes UTK liczy na to, że systemy automatyczne wychwycą każde potencjalnie niebezpieczne zdarzenie, odczytają numery rejestracyjne i automatycznie prześlą dane o zdarzeniu do odpowiedniej służby. Jednak systemy monitorujące nie uchronią przed wypadkami wynikającymi ze zmęczenia kierowców, na przykład wjechaniem w środek składu pociągu towarowego.

Dyrektor Tomasz Buczyński opowiedział o planach dotyczących zmiany przepisów, zarówno wdrażających automatyczne systemy monitoringu, jak i dotyczących karania kierowców, w tym o zwiększeniu kwot mandatów. We wszelkiego rodzaju sytuacjach patologicznych monitoring pomaga. Jednak analizy przyczyn wypadków nie mogą dotyczyć jedynie zachowań kierowców, ale również muszą obejmować uwarunkowania infrastrukturalne oraz związane z prawidłowym utrzymaniem przejazdów. Jego zdaniem należy również brać pod uwagę czynniki psychologiczne, np. pośpiechu kierowców w rannym szczycie komunikacyjnym.

Dyrektor Włodzimierz Kiełczyński pytany o ocenę stanu bezpieczeństwa stwierdził, że w pełni zgadza się z tezą, że

nieuchronność kary za ryzyko spowodowania wypadku oraz pełen automatyzm jej wymierzania mogą być najbardziej skuteczne. Sam monitoring nie wystarczy i zapewne kilka tygodni po instalacji zaczną być ignorowani przez kierowców. Kolejnym problemem jest bardzo niska jakość kształcenia kierowców. Praktycznie nie ma szkoły jazdy uczącej pokonywania przejazdów kategorii D. Wielu kierowców nie rozumie na przykład znaczenia migającego czerwonego światła przed przejazdem.

Prof. Marek Wierzbowski opowiedział, jakie zmiany w przepisach są konieczne, by mogły funkcjonować „kolejowe fotoradary”. Obecne przepisy wymagają wielu zmian. Na przykład opis sposobu pokonywania przejazdu przez kierującego w ogóle nie uwzględnia przestrzegania znaków drogowych czy stosowania się do kolejowej sygnalizacji świetlnej. Z kolei stosowanie systemów do automatycznego wykrywania wykroczeń wymaga wzięcia pod uwagę wielu czynników, włącznie z ochroną danych osobowych, chociaż przepisy – głównie unijne – i tak zabraniają używania systemów sztucznej inteligencji do automatycznego wymierzania kary dla kierowców. Jego zdaniem stosowanie fotoradarów i proces karania powinien być delegowane do organu zarządzającego bezpieczeństwem na kolei, a nie pozostawiany w gestii GITD.

W sesji pytań i odpowiedzi poświęconej systemowi ETCS Limited Supervision Dyrektor Tomasz Buczyński zadeklarował pełne poparcie ministerstwa dla systemu ETCS LS. Ministerstwo Infrastruktury oczekuje pełnego wdrożenia nowoczesnych systemów sterowania, nie polegającego tylko na formalnym spełnieniu wymagań interoperacyjności. Na liniach o mniejszym ruchu należałoby stosować system ETCS w wersji Limited Supervision. Jest to duże wyzwanie dla przewoźników, szczególnie towarowych. Urządzenia pokładowe trzeba będzie zainstalować na wszystkich pojazdach, a ci przewoźnicy z reguły nie mogą otrzymywać finansowania na taki cel z budżetu.

Dyrektor Włodzimierz Kielczyński przypomniał, że SHP jest systemem biernym. Po to, żeby nastąpił wzrost bezpieczeństwa, należy instalować systemy czynne. PKP PLK jest mocno

zainteresowane systemem ETCS LS, jednak należy pamiętać, że stworzenie systemu na infrastrukturze, z którego nie będą korzystali przewoźnicy, nie poprawi bezpieczeństwa.

Prezes Ignacy Góra podziękował przedstawicielowi Ministerstwa Infrastruktury za deklarację wprowadzenia systemu ECTS LS na liniach nieprzewidzianych do instalacji pełnego systemu ERTMS. Jego zdaniem nie możemy sobie pozwolić, by na 12 tys. km linii nadal używano przestarzałego systemu SHP i czuwaków.

Prezes UTK zgodził się z przedmówcami, że niejednokrotnie wiedza kierowców o znakach i przepisach ruchu dotyczących styku kolei z drogami jest niewielka. Jego zdaniem konieczna jest pomoc unijna bądź krajowa dla przewoźników służąca sfinansowaniu pokładowych instalacji ERTMS.

Ostatnia sesja pytań była poświęcona nowym zadaniom Urzędu Transportu Kolejowego związanym ze zmianą podejścia do szkolenia i egzaminowania maszynistów. Profesor Marek Wierzbowski przypomniał, że zawód maszynisty jest chyba jedynym, gdzie prowadzący pojazdy nie potrzebują żadnego państwowego dokumentu potwierdzającego umiejętności. Licencja maszynisty w pewnym stopniu potwierdza wiedzę teoretyczną oraz spełnienie kryteriów zdrowotnych. Resztę kwalifikacji potwierdza pracodawca.

Prezes UTK przypomniał, że o stosowanie symulatorów starał się od lat. Ich użycie przyczynia się do nabywania umiejętności maszynistów, którzy bezpośrednio odpowiadają za bezpieczeństwo. Obowiązek przejścia szkolenia na symulatorze był początkowo kwestionowany przez maszynistów, ale jego zdaniem obecnie stanowi bardzo przydatny element szkolenia.

Na pytanie, czy hasło Europejskiego Roku Kolei „wybierz kolej” może odegrać rolę np. przy wyborze zawodu przez młodych ludzi, Prezes UTK stwierdził, że kolej ma wiele zalet, które młodzież może zaakceptować. Jest ekologiczna, nowoczesna, nie tylko widziana z fotela maszynisty, ale również na wielu innych stanowiskach pracy. UTK przygotowuje serię filmów pokazujących zalety pracy na kolei i mających zachęcić młodych ludzi do pracy, które skierowane będą do uczniów

szkół podstawowych.

