



Przejazdy kolejowo – drogowe jako źródło zagrożeń dla systemu transportu kolejowego w Polsce

Piotr
Szczepaniak

Urząd Transportu
Kolejowego



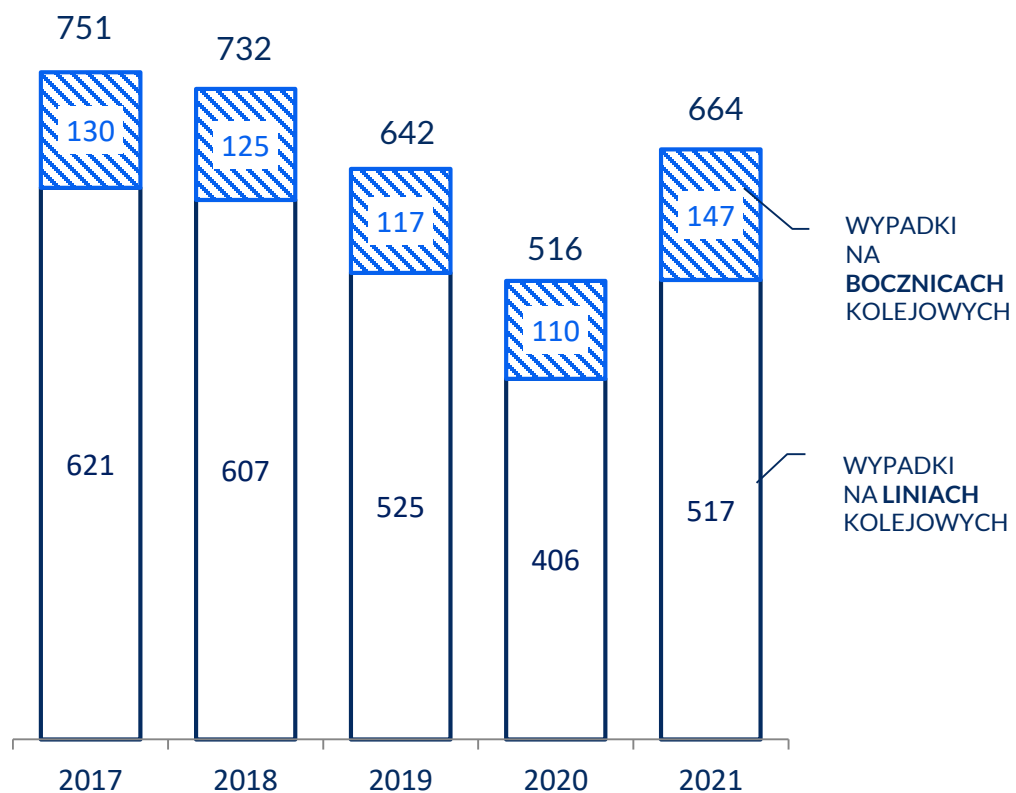


CC000000

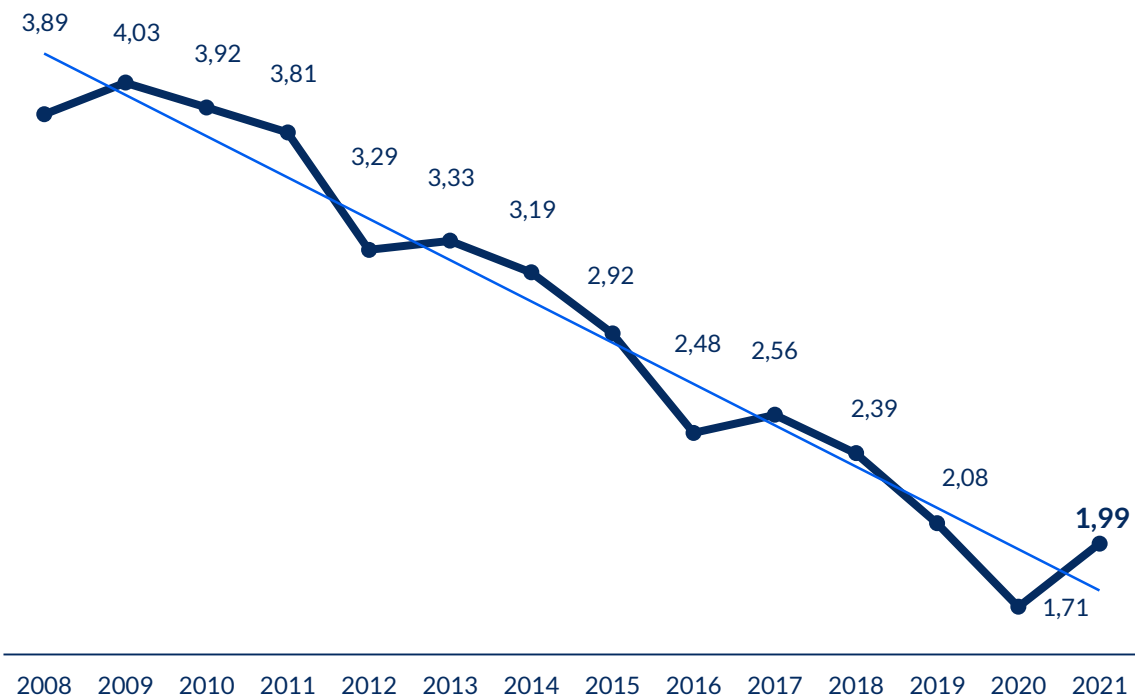
THALES
SAZ 350

Liczba wypadków w latach 2017-2021*

WYPADKI, W TYM POWAŻNE WYPADKI (KAT. A I B) NA LINIACH KOLEJOWYCH I BOCZNICACH

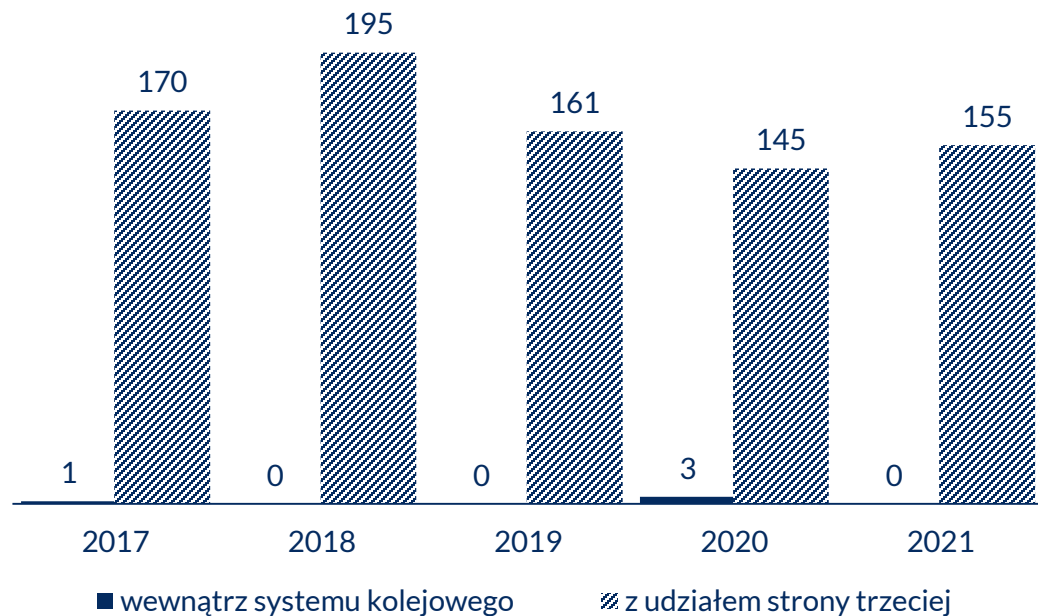


MIERNIK WYPADKOWOŚCI W LATACH 2008 – 2021 (BEZ BOCZNIC)



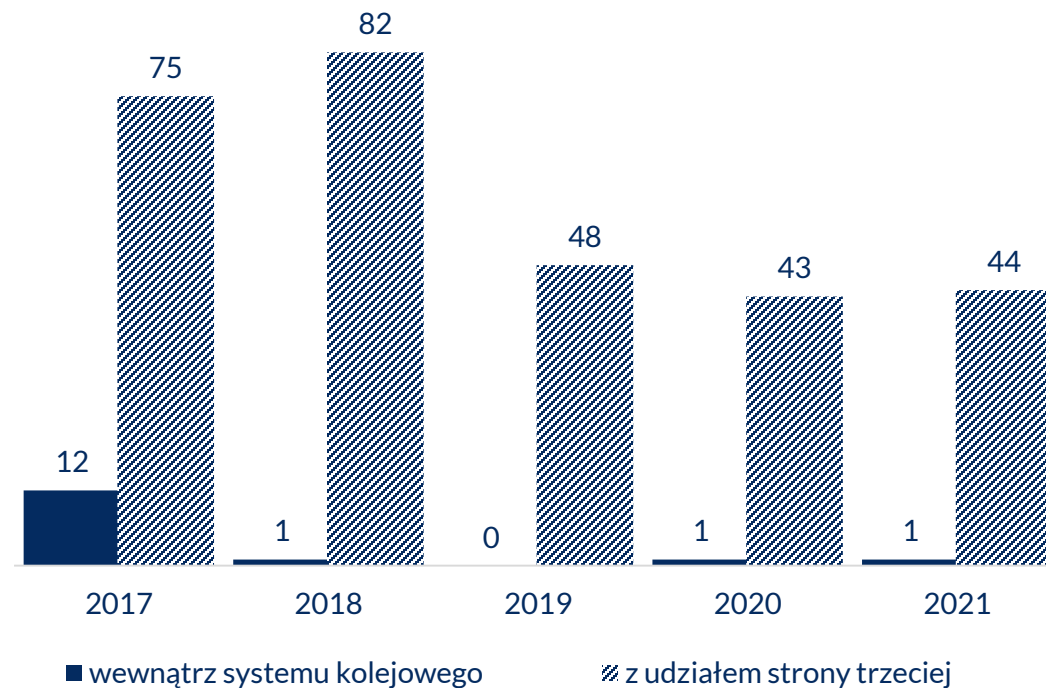
Poszkodowani w wypadkach na liniach kolejowych

LICZBA OFIAR ŚMIERTELNYCH



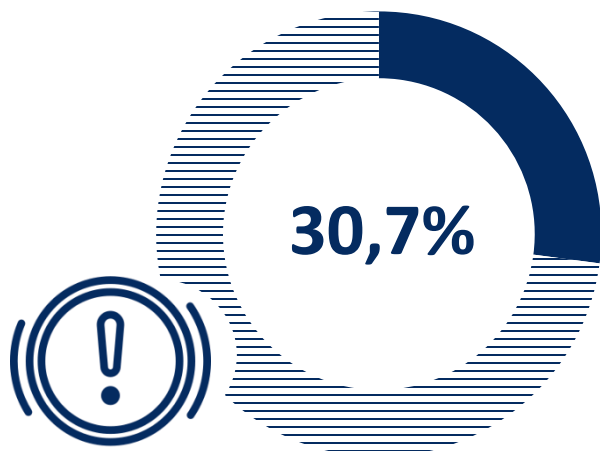
105 OSÓB ZGINĘŁO W WYPADKACH NA „DZIKICH PRZEJŚCIACH” W 2021 R.

LICZBA OSÓB CIĘŻKO RANNYCH

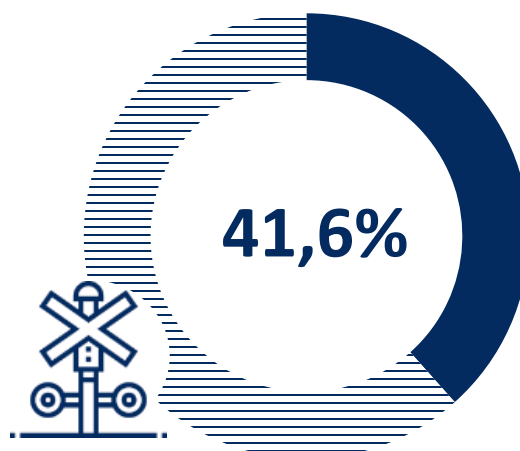


49 OFIAR ŚMIERTELNYCH ODNOTOWANO NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH W 2021 R.

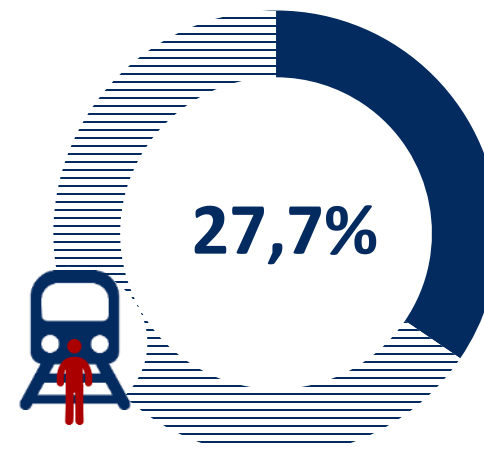
Struktura wypadków w 2021 r. na liniach kolejowych



POZOSTAŁE WYPADKI



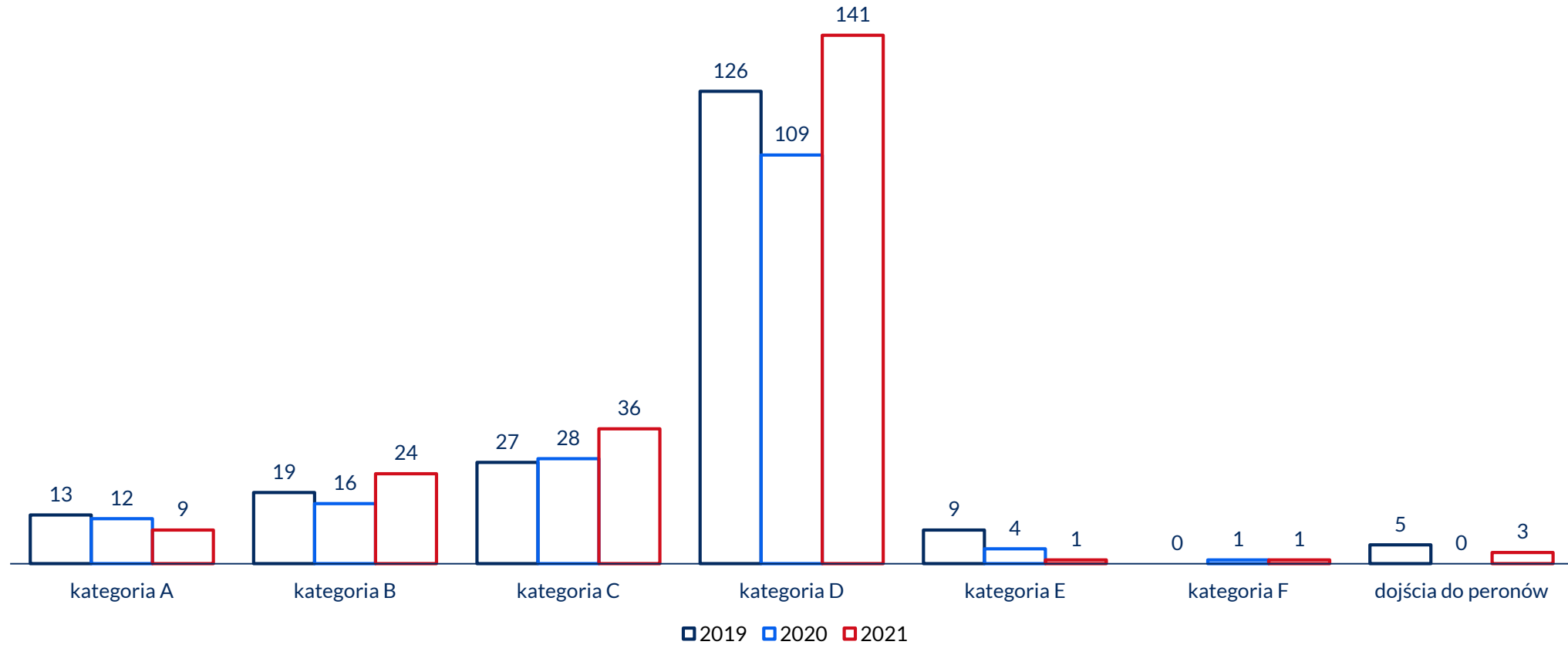
WYPADKI NA PRZEJAZDACH
KOLEJOWO-DROGOWYCH



WYPADKI NA DZIKICH
PRZEJŚCIACH

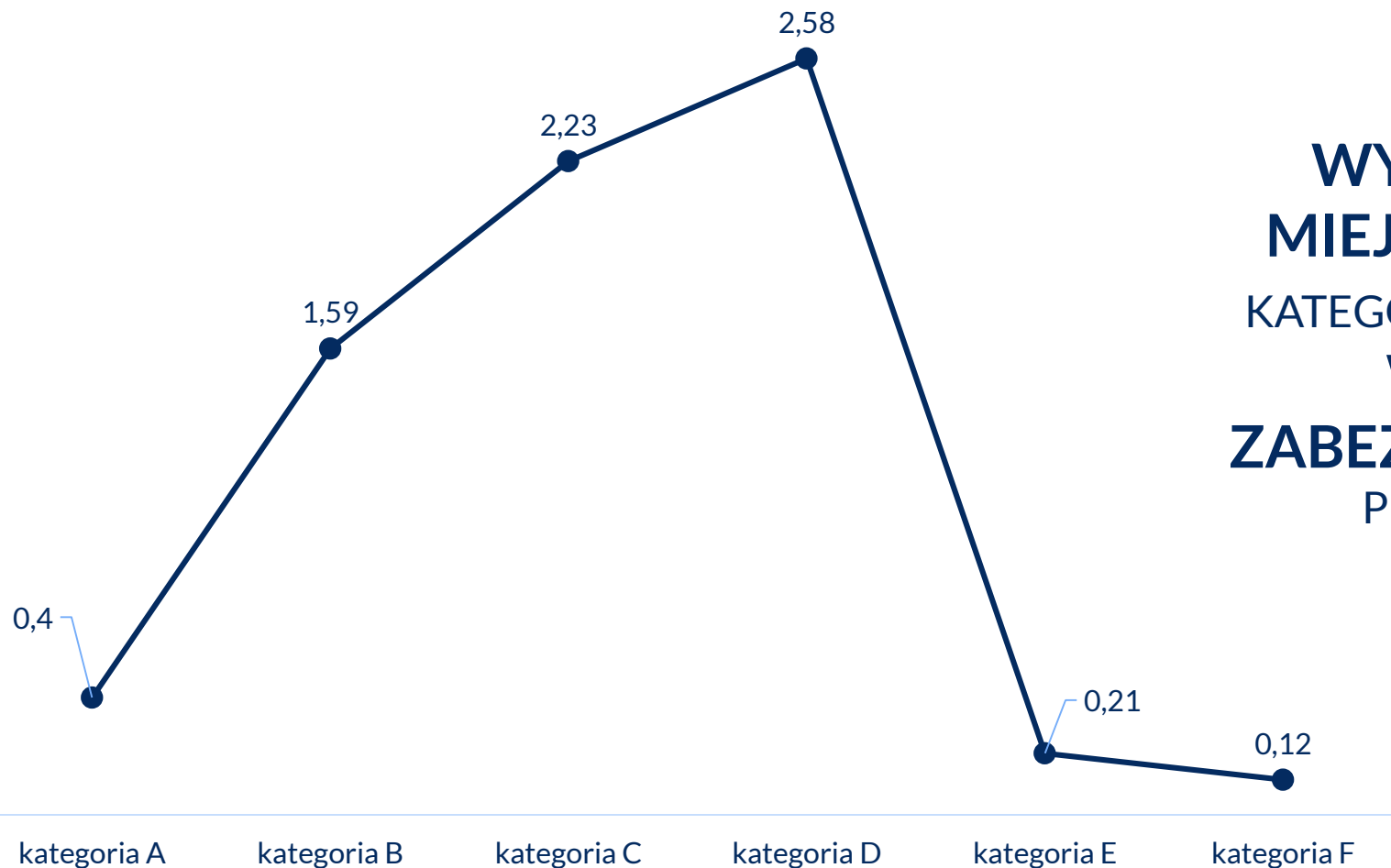
NIEZMIENNIE OK. **70%** WSZYSTKICH WYPADKÓW NA LINIACH
KOLEJOWYCH TO WYPADKI
Z UDZIAŁEM STRONY TRZECIEJ, SPOZA SYSTEMU KOLEJOWEGO

Gdzie dochodzi do wypadków?



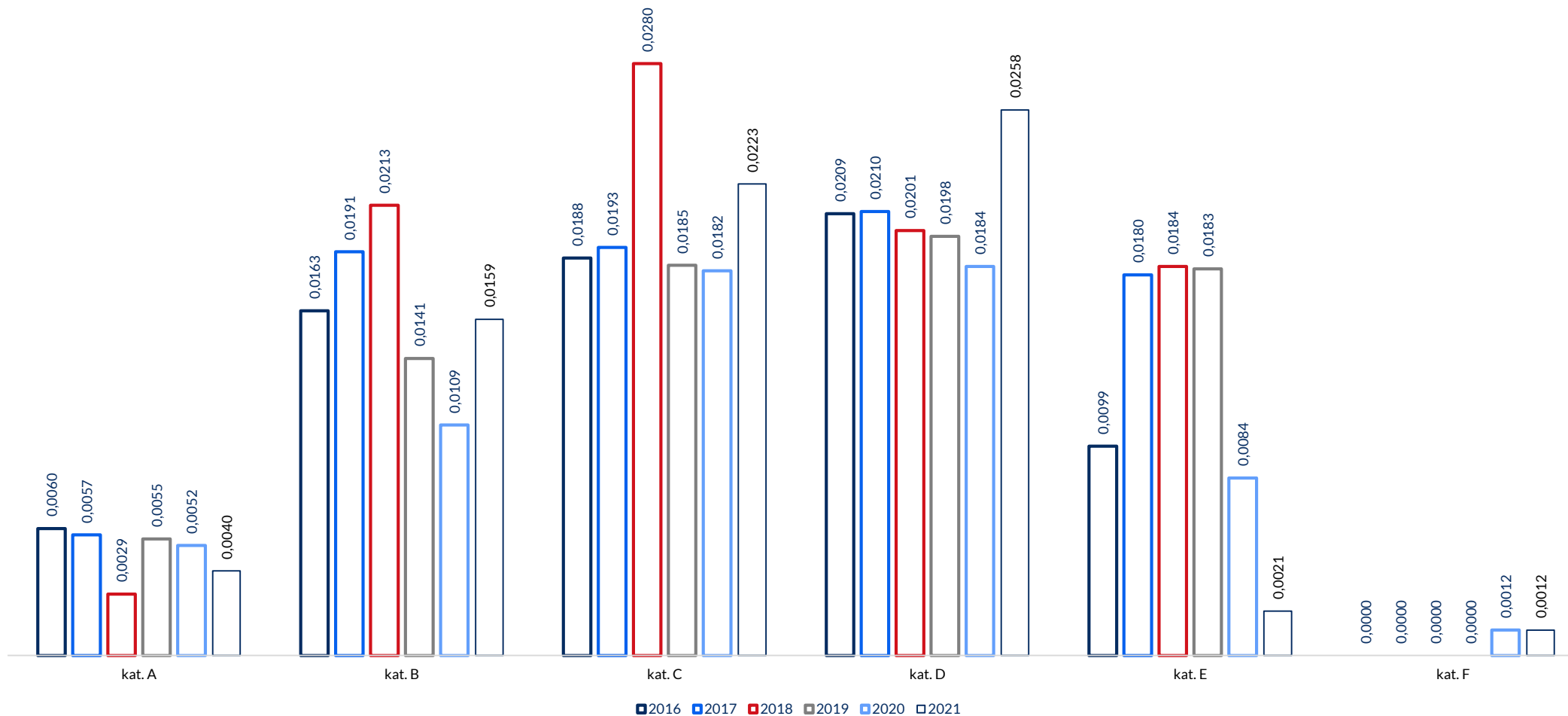
Gdzie dochodzi do wypadków?

LICZBA WYPADKÓW NA 100 PRZEJAZDÓW DANEJ KATEGORII W 2021 R.



**WYPADKI GŁÓWNIEMAJĄ
MIEJSCE NA PRZEJAZDACH
KATEGORII D, NA CO NIEWĄTPLIWY
WPŁYW MA SPOSÓB
ZABEZPIECZENIA TEGO RODZAJU
PRZEJAZDÓW I ICH LICZBA**

Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach



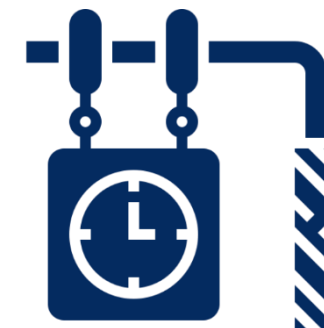
Kiedy dochodzi do wypadków?



Relatywnie **duża gęstość** rozmieszczenia **przejazdów** na liniach kolejowych **sprzyja występowaniu zdarzeń.**

Średnia odległość między przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami na liniach kolejowych w Polsce **wynosi 1,52 km**

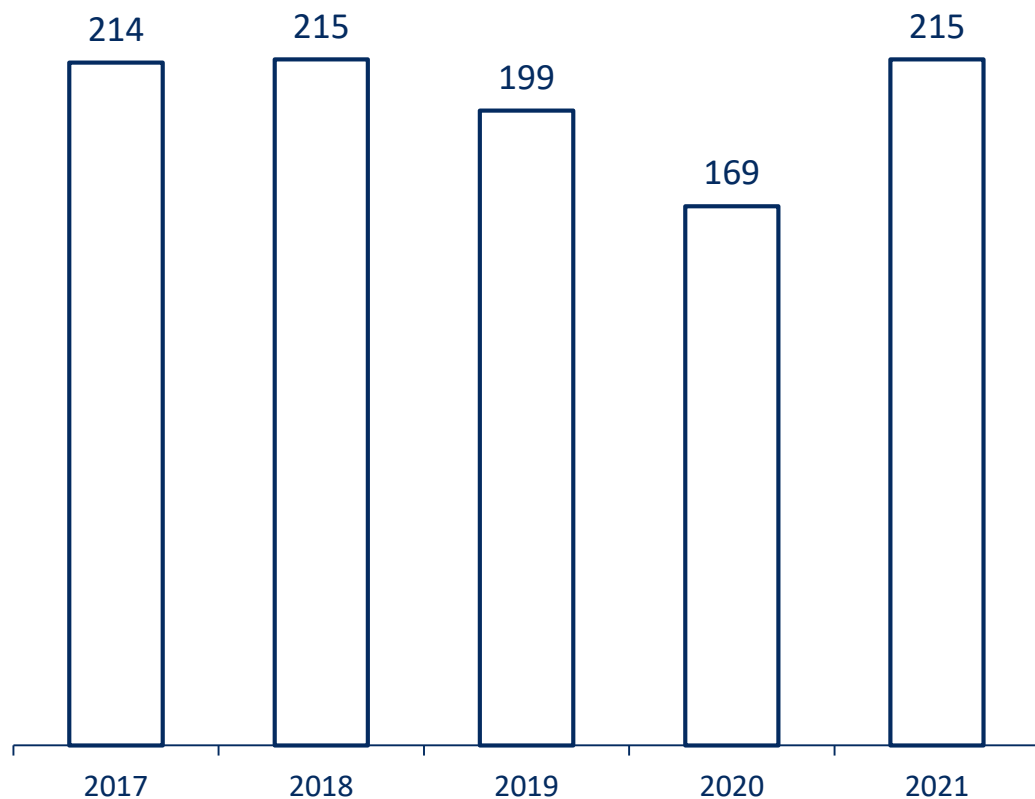
Zdarzenia mają miejsce **w okresie wzmożonego ruchu** drogowego. **Najczęściej** do wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych **dochodzi w godzinach 8:00-10:00 i 15:00-17:00**



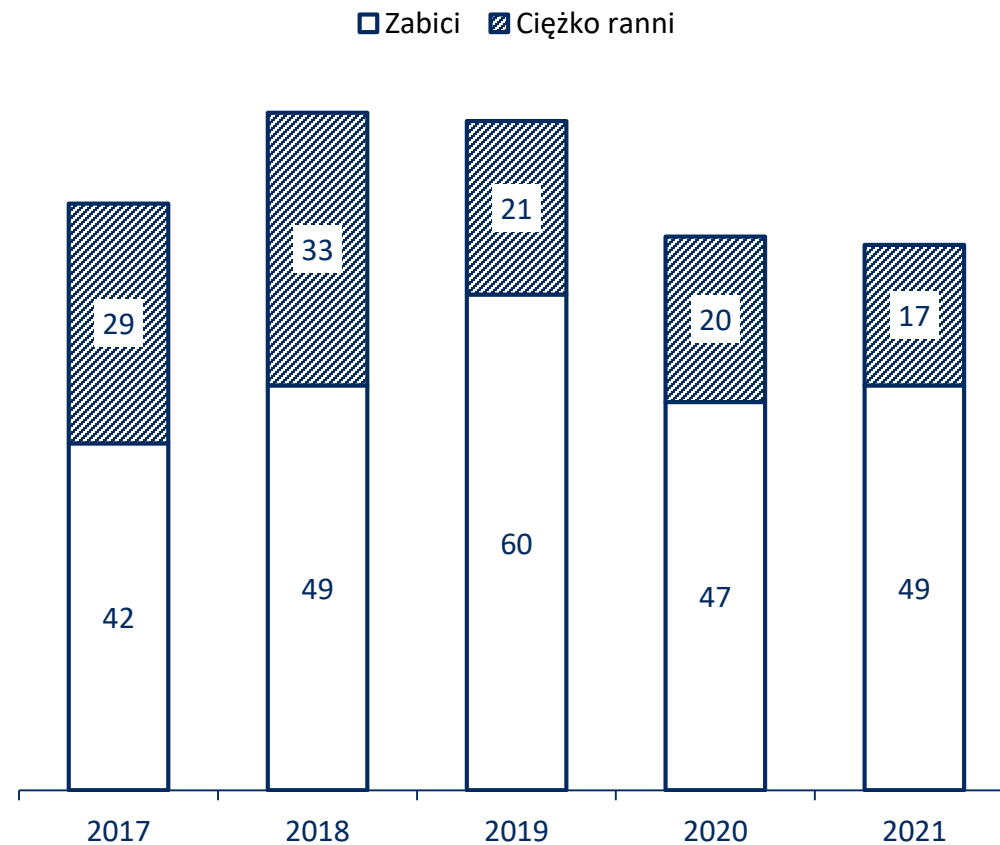
Do zdarzeń na przejazdach **dochodzi najczęściej w miesiącach: styczeń, luty** oraz w **okresie wakacyjnym.** Wybuch pandemii **COVID-19 spowodował** nagły **spadek wypadków** na przejazdach kolejowo-drogowych

Poszkodowani na przejazdach kolejowo-drogowych

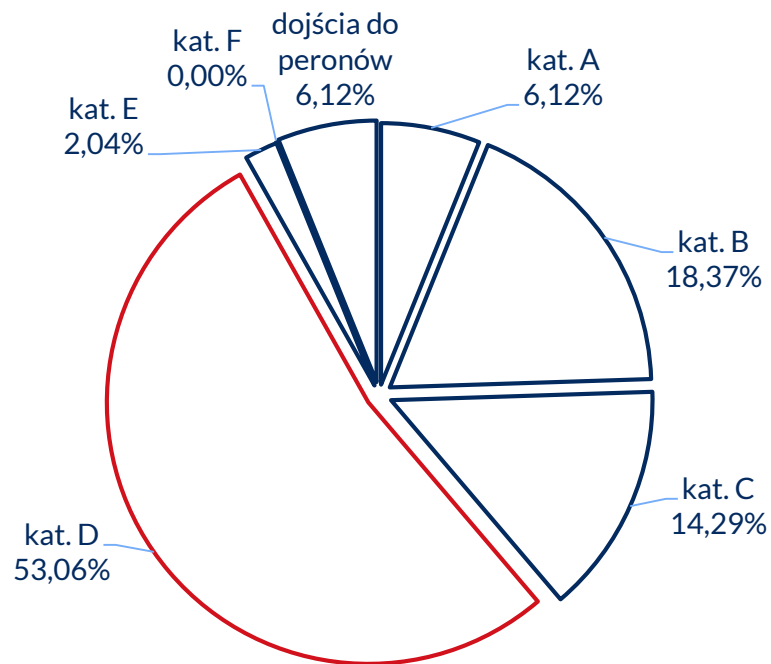
LICZBA WYPADKÓW NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH



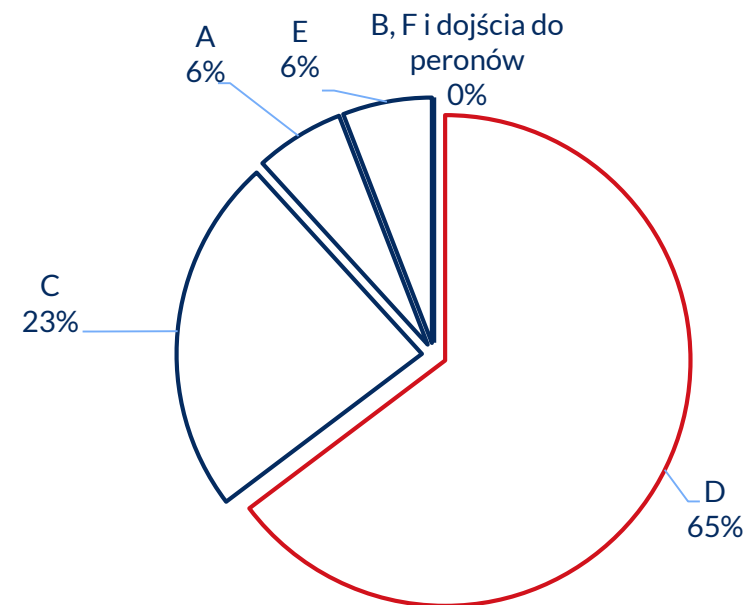
LICZBA ZABITYCH I CIĘŻKO RANNYCH WSKUTEK WYPADKÓW NA PRZEJAZDACH



Ofiary śmiertelne i ciężko ranni w skutek wypadków na przejazdach w 2021 r.

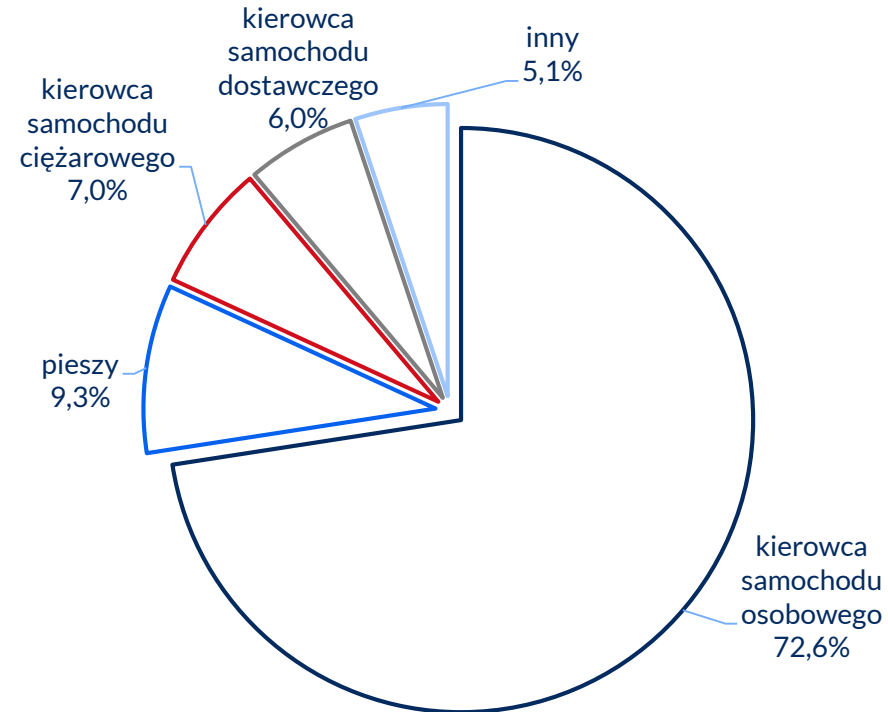


UDZIAŁ PROCENTOWY OFIAR ŚMIERTELNYCH WEDŁUG KATEGORII PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO I PRZEJŚCIA W 2021 R.



UDZIAŁ PROCENTOWY OSÓB CIĘŻKO RANNYCH WEDŁUG KATEGORII PRZEJAZDU W 2021 R.

Uczestnicy wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych



W PONAD **70% WYPADKÓW** NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH **BRALI UDZIAŁ KIEROWCY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH**

Przyczyny zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych



Skutki wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych



Innowacyjne systemy przejazdowe



Koncepcja: identyfikowanie wykroczeń i informowanie służb

Pierwsze testowe wdrożenia na przejazdach kat. D

Potwierdzenie skuteczności i dalsze wdrożenia na przejazdach innych kategorii

Niezbędne zmiany prawne

Wdrożenie na szeroką skalę

Strategia przejazdowa i Trzeci Sygnał

Strategia wdrażania innowacyjnych systemów przejazdowych na przejazdach kat. D

- kompleksowa analiza zagadnienia z określeniem kosztów i korzyści
- za cenę modernizacji 1 przejazdu można doposażyć nawet 7 innych w innowacyjne urządzenia
- założenia dla przyszłego projektu dotyczącego budowy urządzeń

Trzeci Sygnał:

- system wysyłający komunikat ostrzegawczy za pomocą radia, testowany obecnie w pojazdach uprzywilejowanych
- komunikat jest słyszalny w pojazdach z radioodbiornikiem nawet, gdy kierowca nie słucha radia
- potencjalne wykorzystanie dla przejazdów kolejowo-drogowych

Liczba wypadków



37%

Śmiertelność wypadków



50%

Liczba osób ciężko rannych



42%

Dane na podstawie skuteczności fotoradarów zarządzanych przez GITD



Nowe stawki mandatów



Nowelizacja Kodeksu wykroczeń wprowadza nowe rodzaje wykroczeń dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych i podwyższa kary

Od 1 stycznia 2022 r.:

- objeżdżanie opuszczonych zapór lub półzapór kolejowych,
- wjazd lub wejście na przejazd, gdy opuszczenie zapór lub półzapór zostało rozpoczęte bądź ich podnoszenie nie zakończyło się,
- wjeżdżanie bądź wchodzenie na tory w sytuacji, gdy nie ma możliwości opuszczenia przejazdu,
- wjazd lub wejście na przejazd przy sygnale tego zabraniającym (czerwonym stałym, czerwonym migającym lub dwóm na przemian migającym sygnałom czerwonym).

grozi mandatem w przedziale 2 000 – 5 000 zł

W przypadku ponownego popełnienia tego samego wykroczenia w ciągu 2 lat minimalna stawka mandatu wzrasta dwukrotnie

Grzywna nakładana sędawnie może sięgnąć 30 000 zł

Dodatkowo od 17 września 2022 r. zastrzeniu ulegną także zasady przyznawania punktów karnych za wspomniane wykroczenia



Dziękuję za uwagę!

www.utk.gov.pl

