

Linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn-Koźle - Chałupki	tor nr 2 przejazd kolejowo-drogowy kat. B w km 47,973	Data: 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11
ZABICI: -	CIEŻKO RANNI: -	RANNI: -

PRZEBIEG ZDARZENIA:

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kat. B, polegające na najechaniu pociągu towarowego nr 441008 przewoźnika PKP CARGO S.A. na stojący ciągnik siodłowy z naczepą, który został zamknięty przez roгатkę zamykającą ruch drogowy w kierunku zjazdu z przejazdu uniemożliwiająca mu zjazd z przejazdu.

CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA ZAISTNIAŁE ZDARZENIE:**Czynnik przyczynowy:**

Brak możliwości zjazdu ciągnika siodłowego z naczepą z przejazdu kolejowego kat. B. spowodowany zatrzymaniem się samochodu osobowego przed przejściem dla pieszych, a następnie zamknięciem ciągnika siodłowego roгатką zjazdową, co doprowadziło do najechania pociągu na naczepę ciągnika siodłowego.

Czynniki przyczyniające się:

- 1) Niewłaściwa organizacja ruchu pieszych w rejonie przejazdu kolejowego.
- 2) Lokalizacja przejścia dla pieszych w odległości 2,5 m za roгатką zjazdową, utrudniająca płynny przejazd i zjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowego.
- 3) Zatrzymanie samochodu osobowego na przejeździe, przed przejściem w celu przepuszczenia przechodzących pieszych, co uniemożliwiło kontynuację jazdy ciągnika siodłowego z naczepą jadącego za samochodem osobowym.
- 4) Zabudowanie ryglowanych półroгатek zamykających na pasie zjazdowym z przejazdu kolejowego, uniemożliwiając ręczne ich podniesienie.
- 5) Niezrealizowanie zalecenia nr 2) pkt 4.2 Raportu Roczno PKBWK za rok 2018 dotyczącego demontażu roгатek zjazdowych.

Czynniki systemowe:

- 1) Po wprowadzeniu przepisu o obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu przez kierującego pojazdem nie dokonano zmiany organizacji ruchu pieszych, co wymusiło na kierowcy zatrzymanie się w strefie niebezpiecznej przejazdu.
- 2) Brak określenia warunków usytuowania przejść dla pieszych przez drogę w rejonie przejazdów kolejowych w przepisach wykonawczych do Prawa budowlanego.

ZALECENIA:

- 1) Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa przeprowadzą kontrolę przejazdów kolejowych pod względem lokalizacji przejść dla pieszych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku ujawnienia takich przejść, wspólnie z zarządcą drogi podejmą natychmiastowe działania celem przeniesienia przejścia dla pieszych poza strefę niebezpieczną przejazdu.

- 2) Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa zrealizują zalecenie nr 2) pkt 4.2 wydane przez Komisję w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2018, tj.: „Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. Stan taki jest niegodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 4, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kolejowych kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogatek na jezdniach jednokierunkowych)”.

W uzupełnieniu zalecenia z 2018 r. należy dążyć do separacji pasów ruchu na drodze jednojezdniowej poprzez zabudowę separatorów.

- 3) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach dokona:
- zmiany usytuowania kamer na przejeździe kolejowym w celu umożliwienia obserwacji terenu całego przejazdu włącznie z sygnalizatorami drogowymi,
 - zmiany w działaniu sygnalizatora akustycznego, który w chwili obecnej generuje sygnały dźwiękowe w stanie ostrzegania systemu po zajęciu przez tabor czujnika wyłączającego (zgodnie z Dokumentacją Techniczno-Ruchową DTR systemu).

Pełna treść raportu została opublikowana pod następującym linkiem:

<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw/19771,Zalecenia-bezpieczenstwa.html>

