

Podsumowanie stanu bezpieczeństwa w 2020 r.

05.02.2021

Mniej wypadków, mniejszy ruch na torach, historycznie niski miernik wypadkowości i liczba poszkodowanych w wypadkach bez zmian w porównaniu z rokiem wcześniejszym. Tylko za nieco ponad 20% zdarzeń odpowiada wyłącznie system kolejowy, reszta to wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i w trakcie nielegalnego przechodzenia przez tory. Tak w skrócie można podsumować stan bezpieczeństwa systemu kolejowego w 2020 r. Przez epidemię COVID był to rok nietypowy pod wieloma względami.

LICZBA WYPADKÓW I MIERNIK WYPADKÓW

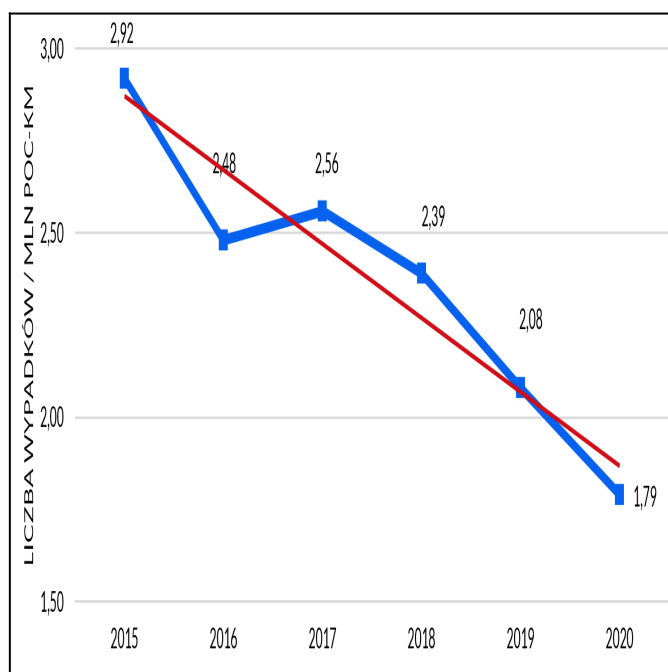
W 2020 r. doszło do istotnego spadku liczby wypadków w transporcie kolejowym w stosunku do lat poprzednich. Na liniach kolejowych odnotowanych zostało 425 wypadków (w tym 6 poważnych), o 19% mniej w stosunku do 2019 r., gdy doszło do 525 wypadków (z czego 4 poważne). Na bocznicach kolejowych odnotowano 111 wypadków wobec 117 rok wcześniej (spadek o 5,1%).

- Jedną z przyczyn istotnego spadku liczby wypadków można upatrywać w nietypowych uwarunkowaniach, jakie przyniósł 2020 rok. Ograniczenia związane z okresem epidemii przyczyniły się do istotnego spadku zapotrzebowania na transport, co w efekcie przełożyło się na mniejszy ruch na torach. W tych okolicznościach najbardziej miarodajnym

wskaźnikiem poziomu bezpieczeństwa na liniach kolejowych jest miernik wypadkowości, który odnosi liczbę zdarzeń do wykonanej pracy eksploatacyjnej – wskazuje dr inż. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. – W 2020 r. wskaźnik wypadkowości wyniósł 1,79 i był najniższy w historii danych zbieranych przez UTK – dodaje.

W 2020 r. pociągi pasażerskie i towarowe przejechały ogółem o prawie 15 mln pociągokilometrów mniej niż w 2019 r. (spadek o około 6%). Miernik wypadkowości, który jest ilorazem liczby wypadków do pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych przez wszystkie pociągi w danym roku, wyniósł 1,79. Im miernik jest niższy, tym wyższy jest poziom bezpieczeństwa. Miernik wypadkowości pozwala obiektywnie ocenić poziom bezpieczeństwa, w sposób niezależny od wahań pracy eksploatacyjnej, co jest szczególnie istotne w warunkach spadku przewozów w czasie epidemii.

Rys. 1. Miernik wypadkowości w latach 2015 – 2020



NAJWIĘCEJ WYPADKÓW NA PRZEJAZDACH I NIELEGALNYCH PRZEJŚCIACH PRZEZ TORY

Najwięcej wypadków w 2020 r. odnotowano, podobnie jak w latach ubiegłych, w grupie zdarzeń na styku systemu kolejowego i strony trzeciej. Łącznie w tej grupie były 332

wypadki, co stanowi 78,1% wszystkich wypadków na liniach kolejowych. Pozostałe 93 wypadki to zdarzenia, których źródło leży w systemie kolejowym – zaniechaniu pracowników, błędnym wykonywaniu zadań czy nieprawidłowym funkcjonowaniu infrastruktury lub taboru. Warto przy tym zwrócić uwagę na istotny spadek liczby wypadków w ramach systemu kolejowego – rok temu było 149 takich wypadków, co oznacza spadek aż o 37,6%.

Podobnie jak w ostatnich latach najwięcej wypadków miało miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2020 r. odnotowano 170 takich zdarzeń na liniach kolejowych w porównaniu do 199 w 2019 r. (spadek o 15%).

Rys. 2. Liczba zabitych i ciężko rannych w wypadkach na liniach kolejowych w latach 2015-2020

Rys. 3. Liczba wypadków wg kategorii przejazdów i przejść – porównanie lat 2019 i 2020 (linie kolejowe)

W celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach, z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w 2020 r. rozpoczęto testowanie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych. Nowoczesne urządzenia mogą zarejestrować złamanie przepisów przez kierowcę, ostrzegają także kierującego np. o zbyt szybkim zbliżaniu się do przejazdu. Nagrania z zarejestrowanymi wykroczeniami mogą być automatycznie przesyłane do odpowiednich służb.

Rys. 4. Liczba zabitych i ciężko rannych w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w poszczególnych miesiącach 2020 r. (linie kolejowe)

Porównywalną grupą wypadków pod względem liczebności są zdarzenia z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscu niedozwolonym. W 2020 r. odnotowano 150 takich wypadków w porównaniu do 142 rok wcześniej (wzrost o 6%). Liczba tych zdarzeń może się zmniejszyć. Wynika to z prowadzonych nadal

postępowań i możliwości przekwalifikowania wypadku na samobójstwo.

Rys. 5. Liczba wypadków na PKD i przejściach oraz z udziałem osób nieupoważnionych w latach 2015-2020 (linie kolejowe).

POSZKODOWANI W WYPADKACH NA LINIACH KOLEJOWYCH

W wypadkach kolejowych w ubiegłym roku zginęło 161 osób (bez zmian w stosunku do 2019 r.), zaś ciężko rannych zostało 48 osób (również bez zmian). Prawie wszystkie ofiary śmiertelne to poszkodowani w wypadkach na styku systemu kolejowego i strony trzeciej. Na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory w 2020 r. zginęło 47 osób, czyli o 21,7% mniej niż w roku wcześniejszym (60 osób zabitych w 2019 r.). Więcej było natomiast ofiar wśród osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolejowym – 111 osób w stosunku do 100 w 2019 r. (wzrost o 11%).

W 2020 r. doszło także do dwóch wypadków z przyczyn leżących po stronie systemu kolejowego, w których zginęły trzy osoby (dwie na stacji Szymankowo, gdzie doszło do kolizji lokomotywy z drezyną i jedna podczas wykonywania prac inwestycyjnych na linii nr 351).

Rys. 6. Liczba poszkodowanych w wypadkach w 2020 r. (linie kolejowe)

Rys. 7. Liczba poszkodowanych w wypadkach na przejazdach i przejściach w 2020 r. (linie kolejowe)

ZDARZENIA SPAD

Grupą zdarzeń o potencjalnie groźnych skutkach są te związane z pominięciem sygnału zabraniającego dalszej jazdy, w tym

semafora wskazującego sygnał „Stój” i zdarzenia w wyniku uruchomienia pojazdu kolejowego bez zezwolenia (określane są one też łącznie jako tzw. SPAD – od angielskiego „Signal Passed at Danger”). Prezes UTK przywiązuje szczególną uwagę do monitorowania zdarzeń tego rodzaju.

Wypadków typu SPAD odnotowano w 2020 r. o 14 mniej (-50%), natomiast incydentów było o 2 więcej (+2,4%) niż w roku ubiegłym. Łącznie wypadków i incydentów tej kategorii jest o 10,8% mniej niż w 2019 r. Mimo zaobserwowanego spadku, liczba tego rodzaju zdarzeń utrzymuje się na wysokim poziomie.

Rys. 8. Liczba zdarzeń SPAD w latach 2015 – 2020 (linie kolejowe i bocznicie)

Ze względu na konsekwencje, jakie może mieć pominięcie sygnału zabraniającego dalszej jazdy, zdarzenia SPAD to obszar wymagający ciągłej poprawy ze strony przewoźników kolejowych oraz działań edukacyjnych i nadzorczych ze strony Prezesa UTK. Jaka może być konsekwencja takich zdarzeń, pokazał przykład poważnego wypadku z 2020 r. na stacji Szymankowo. W wyniku pominięcia semafora wjazdowego i tarczy manewrowej doszło do kolizji drezyny z lokomotywą w wyniku której zginęły dwie osoby.

Prezes UTK na bieżąco monitoruje liczbę i przyczyny występowania zdarzeń SPAD. W 2020 r. działania Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, dotyczyły m.in. tego rodzaju zdarzeń. Odbłyły się spotkania z udziałem przewoźników, u których zdarzenia SPAD stanowią największy problem oraz z udziałem kilku podmiotów, w których do zdarzeń przyczynili się pracownicy z najkrótszym stażem pracy. Maszyniści z niewielkim doświadczeniem powodują blisko 40% zdarzeń tej kategorii. Na spotkaniach podkreślano skuteczność stosowania metody „Wskazuj i mów” („Pointing and Calling”), która pomaga skupić się na wykonywanych czynnościach. Zastosowanie jej w Polsce może przyczynić się do zmniejszenia liczby zdarzeń SPAD, jednak wymaga przełamania przez maszynistów bariery psychologicznej. Prezes UTK zwrócił

również uwagę na konieczność weryfikowania po zdarzeniu pracy nie tylko maszynisty, ale również jego przełożonych i osób odpowiedzialnych za wyszkolenie.

Dane przedstawione w artykule opracowano na podstawie Rejestru Zdarzeń Kolejowych za 2020 r. według stanu na 1 lutego 2021 r. Mając na uwadze toczące się w niektórych przypadkach postępowania komisji kolejowych lub właściwych organów państwowych, podane informacje liczbowe należy traktować jako wstępne. Dane te będą jeszcze podlegały weryfikacji i mogą ulegać zmianom.