



# PODSUMOWANIE STANU BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Raport za III kwartały 2013 r.



**Urząd Transportu Kolejowego**  
Departament Bezpieczeństwa Kolejowego  
ul. Chałubińskiego 4  
00-928 Warszawa

[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)  
[utk@utk.gov.pl](mailto:utk@utk.gov.pl)

Warszawa, listopad 2013 r.

## Wstęp

Realizując swoje ustawowe zadania, Prezes UTK prowadzi stały monitoring poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego, gromadząc informacje o wypadkach i incydentach, jakie mają miejsce na polskiej sieci kolejowej. Dane w tym zakresie są zbierane w tzw. Rejestrze Zdarzeń Kolejowych i służą następnie jako punkt wyjścia do opracowania corocznych raportów dla ministra właściwego ds. transportu oraz Europejskiej Agencji Kolejowej.

Niemniej jednak, aby lepiej zrozumieć zmiany w zakresie poziomu bezpieczeństwa oraz w celu podnoszenia świadomości wszystkich uczestników rynku w zakresie ryzyk, jakie występują w sektorze kolejowym, Prezes UTK postanowił zwiększyć częstotliwość publikacji informacji w zakresie poziomu bezpieczeństwa. Niniejszy raport stanowi pierwszy krok w tym kierunku, przedstawiając podsumowanie stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego za trzy kwartały 2013 r.

Przedmiotowe opracowanie zostało przygotowane w oparciu o dane przekazywane przez podmioty sektora kolejowego, na mocy § 4 ust. 2 pkt 10 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. nr 89 poz. 593). Tym samym, pełną odpowiedzialność za jakość oraz aktualność danych wykorzystywanych na potrzeby prowadzonych przez Prezesa UTK analiz, ponoszą zobowiązane podmioty sektora kolejowego. W celu osiągnięcia maksymalnej rzetelności niniejszego dokumentu Prezes UTK, we współpracy z podmiotami sektora kolejowego, podejmuje szereg działań ukierunkowanych na weryfikację i korektę danych, co wiąże się również z możliwością ich korygowania w przyszłości, w szczególności w efekcie zmian klasyfikacji określonych zdarzeń ze względu na trwające prace komisji kolejowych i dochodzenia prokuratury.

W celu zobrazowania tendencji w zakresie poziomu bezpieczeństwa, przedstawione zostały dane uwzględniające następujące zagadnienia:

- Ogólną statystykę zdarzeń kolejowych;
- Statystykę wypadków kolejowych z podziałem na zdarzenia zależne i niezależne od systemu;
- Wypadki według kategorii;
- Mierniki wypadków;
- Poszkodowanych w wypadkach kolejowych;
- Wypadki na przejazdach;
- Tendencje.

Niniejsze opracowanie zawiera statystykę zdarzeń kolejowych zaistniałych od początku stycznia do końca września 2013 r. oraz jej porównanie z analogicznym okresem roku ubiegłego. Dane odnoszą się do zdarzeń, które miały miejsce w ramach ogólnodostępnego i wydzielonego systemu kolejowego (łącznie 10 zarządców infrastruktury), w tym na bocznicach kolejowych.

Dane statystyczne zawarte w dokumencie aktualne są na dzień 5 października 2013 r.

## Statystyka zdarzeń kolejowych

Dane statystyczne zgromadzone w Rejestrze zdarzeń kolejowych wskazują, że zasadniczo poziom bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego ulega systematycznej poprawie, zarówno pod względem liczby odnotowanych zdarzeń, jak i pod względem liczby zabitych i ciężko rannych.

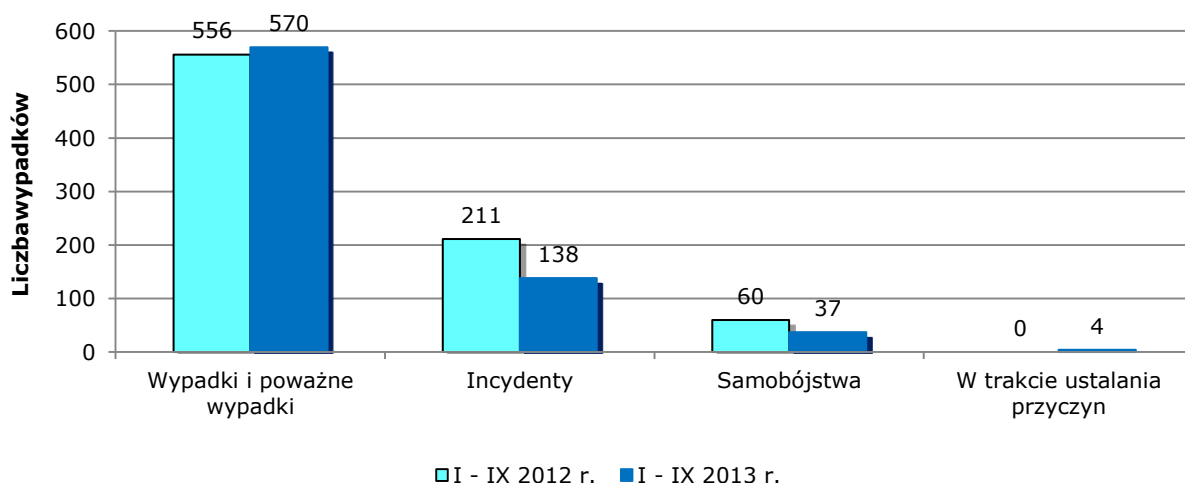
W III kwartałach 2013 r. liczba **wypadków i poważnych wypadków łącznie** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego **uległa, co prawda niewielkiemu, 2,5% wzrostowi**, tj. z liczby **556** wypadków w 2012 r. do **570** wypadków w 2013 r., jednocześnie jednak wyraźnemu **spadkowi o ponad 34%** uległa liczba **incydentów**, tj. z ogólnej liczby **211** w III kwartałach 2012 r. do **138** w III kwartałach 2013 r. Znaczny, **38% spadek** odnotowała również liczba **samobójstw**, z **60** przypadków w III kwartałach 2012 r. do **37** w III kwartałach 2013 r.

**Tab. 1. Zestawienie zdarzeń kolejowych w okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**

Lp.	Zdarzenie	I – IX 2012 r.		I – IX 2013 r.		Zmiana
		liczba	%	liczba	%	
1.	Wypadki i poważne wypadki	556	67,2	570	76,1	<b>+2,5 %</b>
2.	- w tym poważne wypadki	1	0,1	2	0,3	<b>+100,0 %</b>
3.	Incydenty	211	25,5	138	18,4	<b>-34,6 %</b>
4.	Samobójstwa	60	7,3	37	5,0	<b>-38,3 %</b>
5.	W trakcie ustalania przyczyn	---	---	4	0,5	---
6.	<b>łącznie</b>	<b>827</b>	<b>100</b>	<b>749</b>	<b>100</b>	<b>- 9,4 %</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

**Rys. 1. Porównanie liczby zdarzeń kolejowych w okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

Niemniej jednak, należy zauważyć, iż przedstawione powyżej zmiany danych mogą stanowić efekt wstępnej kwalifikacji zdarzenia. Należy bowiem pamiętać, iż w toku trwających postępowań komisji kolejowych oraz prokuratur, część zdarzeń z czasem może zostać przekwalifikowana do innej kategorii, aniżeli określonej na wstępie. Przykładowo, część zdarzeń klasyfikowanych obecnie jako

„wypadki i poważne wypadki” po zakończeniu dochodzeń prokuratorskich zostanie prawdopodobnie przekwalifikowana do kategorii „samobójstwa”. Z uwagi na czas trwania postępowań, zmiany tego rodzaju są możliwe jeszcze przez wiele miesięcy po zdarzeniu np. w przypadku komisji kolejowych, postępowania w uzasadnionych przypadkach mogą zostać przedłużone nawet do 5 miesięcy (podstawowy termin zamknięcia postępowania to 30 dni).

Podsumowując, łączna liczba wszystkich zdarzeń (poważne wypadki, wypadki, incydenty, samobójstwa) **zmniejszyła się o 78 przypadków**, tj. z liczby **827** w 2012 r. do **749** w 2013 r. Stanowi to łączny **spadek o 9,4%**.

## Wypadki zależne i niezależne od systemu kolejowego<sup>1</sup>

Oceniając poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego należy mieć na uwadze, że istnieje grupa wypadków, które są zależne wyłącznie od systemu kolejowego (wynikające np. z błędów pracowników czy stanu technicznego infrastruktury bądź pojazdów), jak i grupa zdarzeń zależnych od czynników i podmiotów zewnętrznych wobec systemu kolejowego. Wszystkie wypadki na kolei możemy zatem zakwalifikować do dwóch podstawowych grup:

- wypadki w ramach systemu kolejowego;
- wypadki w ramach interakcji pomiędzy systemem kolejowym i stroną trzecią.

Pierwsza grupa wypadków związana jest bezpośrednio ze złym stanem technicznym taboru i infrastruktury kolejowej oraz błędami pracowników. Do grupy tej można zakwalifikować zdarzenia zaistniałe wskutek:

- Uszkodzenia lub złego stanu technicznego nawierzchni kolejowej lub obiektu inżynierskiego;
- Złego stanu technicznego taboru;
- Niezatrzymania się przed sygnałem „Stój” lub sygnałem „Jazda manewrowa zabroniona”;
- Przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu;
- Przełożenia zwrotnicy pod pojazdem;
- Błędnego wyprawienia, przyjęcia lub przejazdu pociągu;
- Nieprawidłowej obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Druga grupa to wypadki, które miały miejsce w wyniku interakcji strony trzeciej z systemem kolejowym. Zdarzenia te są trudne do wyeliminowania przez system kolejowy. Obejmują one w szczególności zdarzenia z udziałem podmiotów zewnętrznych i zasadniczo niezależnych od systemu kolejowego, tj. zdarzenia:

- Z udziałem osób nieupoważnionych znajdujących się na obszarze kolejowym (osoba, która łamiąc przepisy w sposób nieuprawniony przebywa na obszarze kolejowym, z uwzględnieniem osób popełniających samobójstwa) lub rozmyślnie działających na szkodę systemu kolejowego oraz zdarzenia z udziałem pojazdów pozostawionych na torach poza przejazdami;

---

<sup>1</sup> Nie obejmuje incydentów i zdarzeń w trakcie ustalania przyczyny.

- Z udziałem pasażerów (wskakiwanie i wyskakiwanie z pociągu w biegu);
- Na przejazdach kolejowych.

**Tab. 2. Zdarzenia i ich skutki w podziale na zależne i niezależne od systemu kolejowego w okresie I–IX 2012 i I–IX 2013 r.**

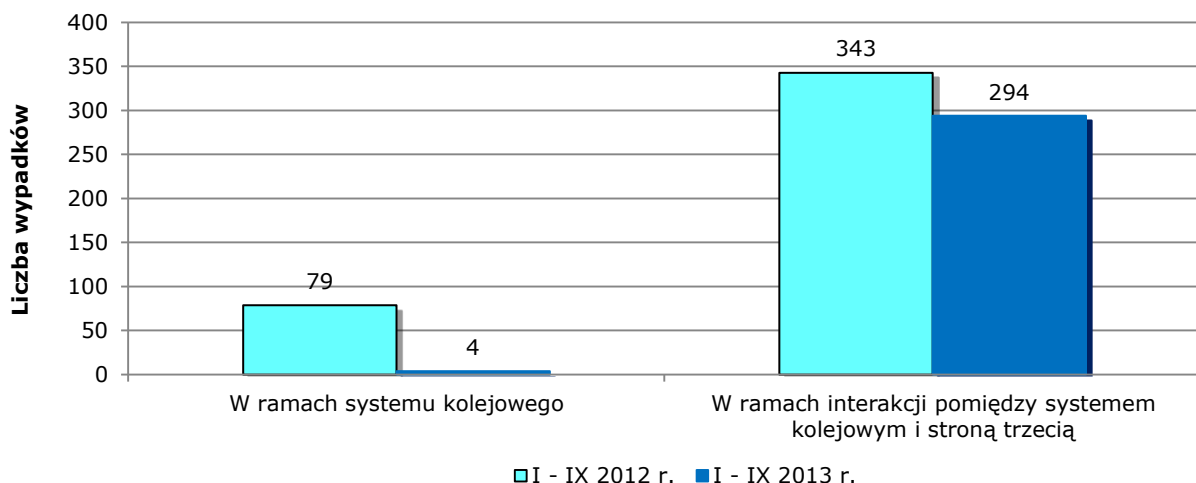
Lp.	Zdarzenia (wypadki, poważne wypadki i samobójstwa)	Liczba zdarzeń		Zabici		Ciężko ranni	
		I–IX 2012 r.	I–IX 2013 r.	I–IX 2012 r.	I–IX 2013 r.	I–IX 2012 r.	I–IX 2013 r.
1.	W ramach systemu kolejowego	128	156	16	2	63	2
2.	W ramach interakcji pomiędzy systemem kolejowym i stroną trzecią	448	451	254	222	89	72
3.	<b>łącznie</b>	<b>616</b>	<b>607</b>	<b>270</b>	<b>224</b>	<b>152</b>	<b>74</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

Jak wynika z przedstawionych danych, w okresie od stycznia do końca września 2012 roku na kolei miało miejsce łącznie **616** zdarzeń obejmujących wypadki, poważne wypadki i samobójstwa, a w analogicznym okresie 2013 roku – **607** takich zdarzeń. Wypadki w ramach systemu kolejowego stanowiły odpowiednio **20,78%** w 2012 roku i **25,7%** w 2013 roku wszystkich wypadków, które wydarzyły się na kolei. Innymi słowami, można zauważyć, iż zaledwie **jeden na cztery wypadki** z udziałem transportu kolejowego, wynika bezpośrednio z winy systemu kolejowego – pozostała część jest efektem działania czynników zewnętrznych.

Większość zabitych i rannych, blisko 79,4% w 2012 roku i 98,7% w 2013 roku stanowią poszkodowani w wypadkach w ramach interakcji osób trzecich z systemem kolejowym. Liczba osób zabitych w wypadkach z winy systemu kolejowego w 2012 roku stanowiła niespełna 6% wszystkich zabitych w wypadkach, natomiast w 2013 **niespełna 1%**. Spadek ten wynika z faktu, iż w 2012 r. na statystyki w tym zakresie w sposób znaczny wpływał wypadek, jaki miał miejsce pod Szczekocinami.

**Rys. 2. Łączna liczba zabitych i ciężko rannych w wypadkach kolejowych.**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

W porównywalnym okresie 2013 roku liczba osób ciężko rannych w ramach systemu kolejowego spadła do dwóch osób (spadek o 96,8%), natomiast liczba osób ciężko rannych w ramach interakcji pomiędzy systemem kolejowym i stroną trzecią spadła do 72 (spadek o 19,1%). Podobnie, jak w przypadku liczby osób zabitych, znaczny spadek w odniesieniu do zdarzeń z winy systemu kolejowego wynikał z zeszłorocznego poważnego wypadku pod Szczekocinami.

## Wypadki według kategorii

Wypadki zaistniałe w systemie kolejowym są klasyfikowane na następujące rodzaje, wynikające z przepisów obowiązującego prawa:

- Kolizje pociągów;
- Wykolejenia pociągów;
- Zdarzenia na przejazdach i przejściach;
- Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu (z wyjątkiem samobójstw);
- Pożary pojazdu kolejowego;
- Inne.

Jak wynika ze zgromadzonych danych, w okresie od stycznia do końca września 2013 r. zdecydowanie najliczniejszą grupą wypadków (z 36,84% udziałem) były wypadki z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu. Do tej grupy zalicza się głównie potrącenia osób przebywających w nieuprawniony sposób na obszarze kolejowym i wypadki z udziałem osób wskazujących do pociągów w ruchu lub z nich wyskakujących.

**Tab. 3. Zestawienie wypadków kolejowych w okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**

Lp.	Wypadek	I – IX 2012 r.		I – IX 2013 r.		Zmiana
		Liczba	%	Liczba	%	
1.	Kolizje pociągów	30	5,4	31	5,4	<b>+3,3 %</b>
2.	Wykolejenia pociągów	101	18,2	117	20,6	<b>+15,8 %</b>
3.	Zdarzenia na przejazdach	208	37,4	206	36,2	<b>-0,9 %</b>
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	210	37,7	210	36,8	<b>0,0 %</b>
5.	Pożar pojazdu kolejowego	1	0,2	3	0,5	<b>+200,0 %</b>
6.	Inne	6	1,1	3	0,5	<b>-50,0 %</b>
7.	<b>Łącznie</b>	<b>556</b>	<b>100</b>	<b>570</b>	<b>100</b>	<b>-2,5 %</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

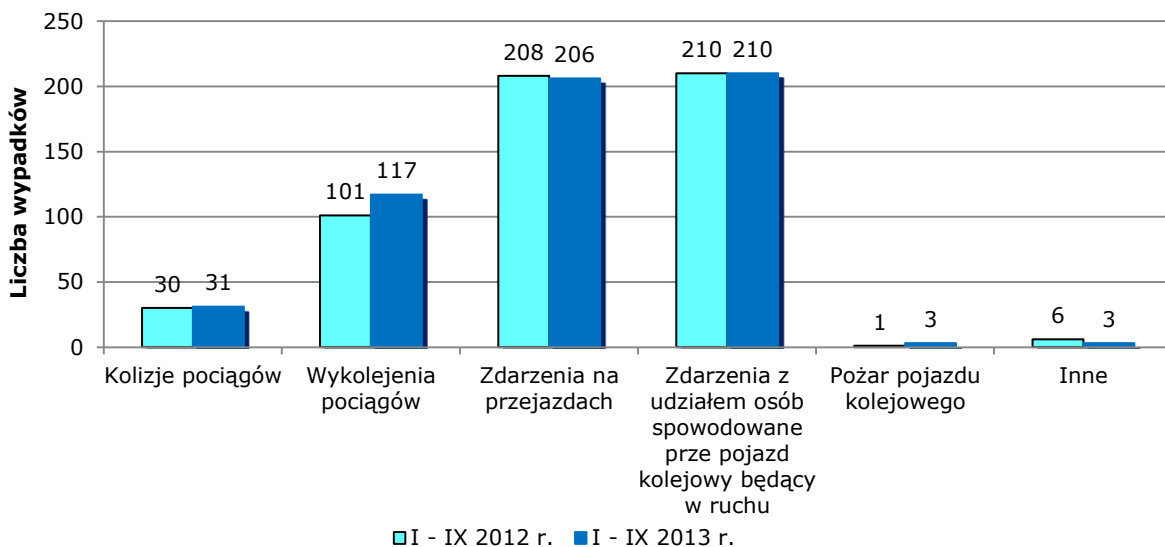
Wskazane powyżej zdarzenia wynikają w dużej mierze z niskiej kultury bezpieczeństwa lub braku elementarnej wiedzy o uwarunkowaniach funkcjonowania systemu kolejowego. Minimalizacja zagrożeń w powyższym zakresie nie zależy wyłącznie od podmiotów sektora kolejowego, ale wymaga podjęcia działań na poziomie całego państwa członkowskiego, obejmujących edukację i promowanie kultury bezpieczeństwa. Niektóre przypadki wymagają również kosztownych

inwestycji np. budowy bezkolizyjnych przejść i przejazdów czy grodzienia torowiska na obszarach zabudowanych.

Kolejna grupa wypadków, z 36% udziałem w ogólnej ich liczbie, obejmuje wypadki na przejazdach i przejściach. Większość z tych zdarzeń spowodowana była nieodpowiedzialnym zachowaniem kierowców, którzy nie przestrzegają podstawowych zasad ruchu drogowego i wjeżdżają na przejazdy kolejowe bez zachowania należytej ostrożności. Również zatem i ta grupa wydarzeń wiąże się z niską kulturą bezpieczeństwa i nieodpowiedzialnym zachowaniem osób, funkcjonujących poza systemem kolejowym.

W odróżnieniu od opisywanych wcześniej rodzajów zdarzeń, kolejna ich grupa, obejmująca kolizje i wykolejenia pociągów, jest pierwszą, której przyczyny leżą w dużej mierze po stronie systemu kolejowego. Źródła zdarzeń kolejowych w tym zakresie wynikają głównie z niesprawności urządzeń technicznych, nieefektywności procedur czy tzw. czynnika ludzkiego i leżą zarówno po stronie przewoźnika kolejowego, jak i zarządcy infrastruktury. W analizowanym okresie 2013 r. w sumie 26% wypadków kolejowych stanowiły kolizje i wykolejenia, co stanowi wzrost o 16% w przypadku wykolejeń (liczba kolizji pozostała bez istotnych zmian).

**Rys. 3. Porównanie liczby wypadków kolejowych według kategorii w okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

## Miernik wypadków

W celu bardziej przejrzystego zaprezentowania danych dotyczących poziomu bezpieczeństwa i trendów w tym zakresie, Prezes UTK w oparciu o posiadane dane oblicza tzw. miernik wypadków. Wartość tego miernika w 2012 r. była najniższa od czterech lat, natomiast w analizowanym okresie 2013 r. widoczny jest jego niewielki wzrost, który jednak należy traktować w kategoriach naturalnych odchyień, nie zakłócających widocznego w ostatnich latach trendu stałej poprawy poziomu bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego. Istnieje prawdopodobieństwo, iż wspomniany niewielki wzrost miernika za dotychczasowy okres 2013 r. może wynikać z braku zakończenia postępowań powypadkowych i wynikającego stąd nieprzekwalifikowania części zdarzeń do innej kategorii, która nie jest uwzględniana przy wyliczaniu miernika (np. samobójstwa).

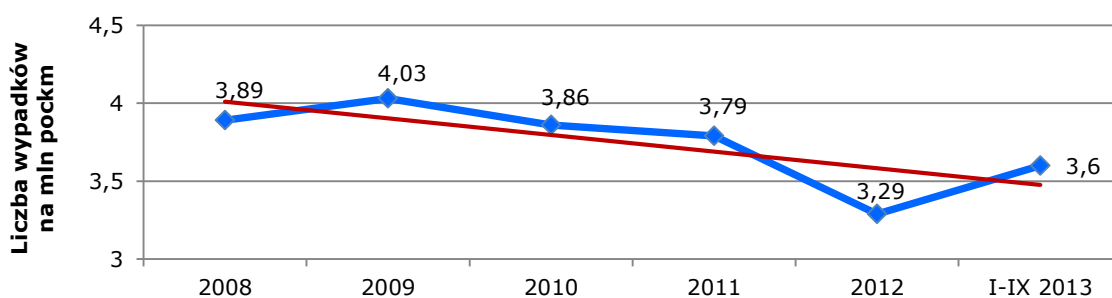
**Tab. 4. Miernik wypadków za okres 2008 – IX 2013 r.**

Lp.	Rok	Praca eksploatacyjna [mln pockm]	Liczba wypadków* [szt.]	Miernik [szt. wypadków na mln pockm]
1.	2008	229,75	894	3,89
2.	2009	209,76	845	4,03
3.	2010	220,37	851	3,86
4.	2011	223,83	849	3,79
5.	2012	218,47	719	3,29
6.	I – IX 2013	158,19	570	3,6

\* zdarzenia obejmujące poważne wypadki i wypadki

Źródło: Opracowanie własne UTK na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych oraz raportów przewoźników.

**Rys. 4. Miernik wypadków za okres 2008 – IX 2013 r.**



Źródło: Opracowanie własne UTK na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych oraz raportów przewoźników.



## Poszkodowani w wypadkach kolejowych<sup>2</sup>

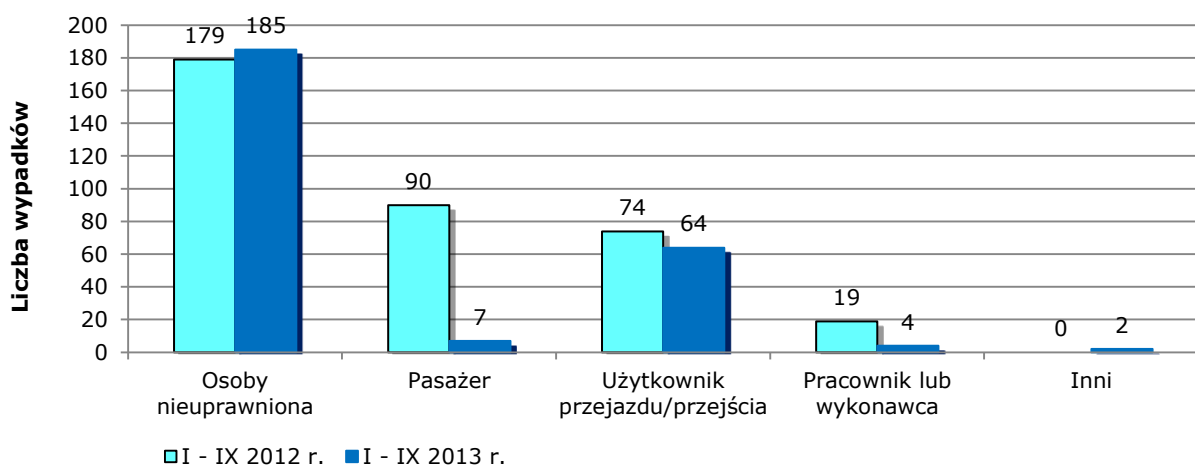
Pod względem liczby poszkodowanych w wypadkach, kolej stanowi jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, co potwierdzają przedstawione poniżej dane statystyczne. W okresie od stycznia do końca września 2013 roku miało miejsce 712 zdarzeń kolejowych (z wyłączeniem samobójstw), w których śmierć poniosło 188 osób, a 74 osoby zostały ciężko ranne. Dla porównania, każdego dnia na polskich drogach ginie średnio 9,8 osób, a 125,4 zostaje rannych<sup>3</sup>, co w porównywalnej skali trzech kwartałów daje ponad 2600 osób zabitych w wypadkach drogowych, a więc niemal 16 razy więcej.

**Tab. 5. Liczba zabitych i ciężko rannych w wypadkach bez samobójstw okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**

Lp.	Grupa osób	Zabici			Ciężko rannych		
		I – IX 2012 r.	I – IX 2013 r.	Zmiana	I – IX 2012 r.	I – IX 2013 r.	Zmiana
1.	Osoba nieuprawniona	132	143	+8,3%	47	42	-10,6%
2.	Pasażer	14	2	-85,7%	76	5	-93,4%
3.	Użytkownik przejazdu/przejścia	50	39	-22,0%	24	25	+4,2%
4.	Pracownik lub wykonawca	15	2	-86,7%	4	2	-50,0%
5.	Inni	0	2	---	0	0	---
6.	<b>Łącznie</b>	<b>211</b>	<b>188</b>	<b>-10,9%</b>	<b>151</b>	<b>74</b>	<b>-51,0%</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

**Rys. 5. Łączna liczba zabitych i ciężko rannych w podziale na grupy osób w okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

<sup>2</sup> Z wyłączeniem samobójstw.

<sup>3</sup> Źródło: Mały rocznik statystyczny 2013.

Najliczniejszą grupę osób poszkodowanych w wypadkach kolejowych, obejmującą nieco ponad 70%, stanowią osoby nieupoważnione, które „wtargnęły” w obszar funkcjonowania szeroko rozumianej kolei. Kolejną grupę poszkodowanych z ponad 24% udziałem stanowią użytkownicy przejazdów lub przejść przez tory.

Podczas analizy powyższych danych uwagę zwracają zmiany procentowe w liczbie osób poszkodowanych pomiędzy analogicznymi okresami 2012 i 2013 r. Największe zmiany odnotowano w zakresie liczby poszkodowanych wśród pasażerów, co należy niewątpliwie wiązać z poważnym wypadkiem pod Szczekocinami z marca zeszłego roku. Istotne zmiany zaszły również w odniesieniu do liczby poszkodowanych wśród pracowników kolei lub wykonawców robót remontowych na sieci kolejowej, gdzie odnotowano spadek aż o 86%. Pozytywny trend widać również w przypadku zabitych wśród użytkowników przejazdów i przejść, których liczba spadła o 22%.

W sumie, łączna liczba osób zabitych w okresie styczeń – wrzesień br. spadła prawie o 11% w stosunku do analogicznego okresu 2012 r. Jeszcze większy spadek widoczny jest w odniesieniu do osób ciężko rannych – wyniósł on 51%.

## Wypadki na przejazdach i przejściach

Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach przez tory są obszarem podwyższonego ryzyka w ramach systemu kolejowego, wymagającym bardziej szczegółowej analizy. Jak to zostało wcześniej zaznaczone, zdarzenia tego rodzaju stanowiły odpowiednio w okresie od stycznia do końca września 2012 r. 37,4% wszystkich zdarzeń, a w analogicznym okresie 2013 roku 36,2% wszystkich zdarzeń, co stanowi drugą najczęstszą kategorię wypadków po wypadkach z udziałem osób, spowodowanych przez pojazd kolejowy będący w ruchu. Należy jednak podkreślić, iż obie te kategorie wypadków są niemal równie częste – różnica w zakresie udziału procentowego między nimi jest niewielka i wynosi ok. 1%.

Porównując liczbę zdarzeń na przejazdach i przejściach w analogicznych okresach 2012 i 2013 r. możemy zaobserwować 1% spadek tego typu zdarzeń – z 208 w 2012 r. do 206 zdarzeń w 2013 r. Co ciekawe jednak i bardzo pozytywne zarazem, mimo bardzo zbliżonej ogólnej liczby wypadków na przejazdach w dwóch omawianych okresach, znacząco spadł liczebność osób w nich zabitych – w 2013 r. było to 39 osób, w porównaniu do 50 osób w 2012 r. Liczba osób ciężko rannych wzrosła nieznacznie, z 24 do 25 (patrz również tabela nr 5).

Uwzględniając dane dotyczące wypadków w rozbiciu na kategorie przejazdów kolejowych, można zauważyć, iż statystycznie do największej liczby wypadków dochodzi na przejazdach bez urządzeń ostrzegawczych i zabezpieczających, oznaczonych jedynie znakami drogowymi (przejazdy kat. D). Analizując jednak tę kwestię należy uwzględnić fakt, że przejazdy tej kategorii stanowią najliczniejszą grupę z 58% udziałem. Z drugiej jednak strony, iloczyn ruchu na tych przejazdach powinny być stosunkowo niewielkie.

W analizowanym okresie odnotowano wzrost liczby zdarzeń na przejazdach kat. D – o 10,1% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Jeszcze większy wzrost, wynoszący 50,0%,

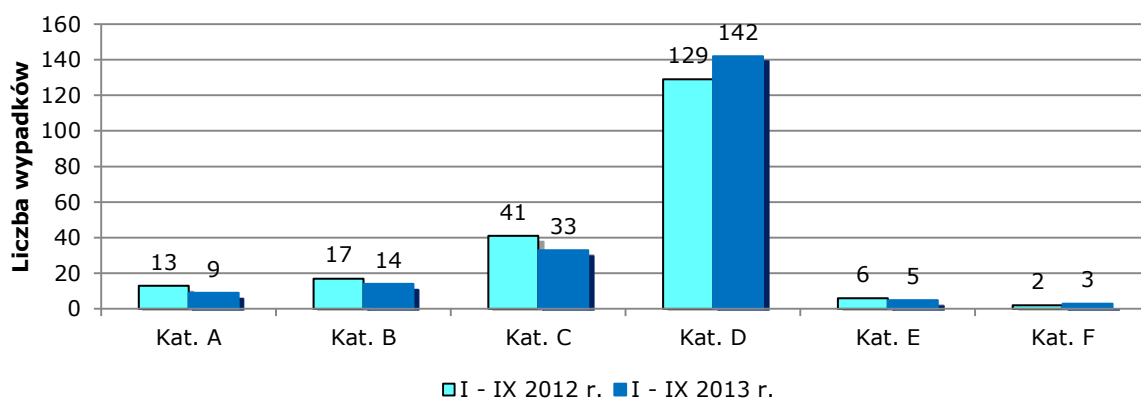
odnotowany został również na przejazdach kategorii F, niemniej jednak w liczbach bezwzględnych jest to wzrost o jedno zdarzenie, tj. z 2 do 3 zdarzeń. Pozytywną zmianę odnotowano z kolei na przejazdach pozostałych kategorii – w przypadku **kategorii A jest to spadek o 30,8%, kategorii B – 17,6%, kategorii C – 19,5%, zaś kategorii E – 17,6%**. Jak wspomniano wyżej, w ujęciu ogólnym liczba wypadków na przejazdach kolejowych spadła o 1% z 208 do 206 zdarzeń.

**Tab. 6. Liczba wypadków na przejazdach w okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**

Lp.	Kategoria przejazdu	Zdarzenia				Zmiana
		I - IX 2012 r.		I - IX 2013 r.		
		Liczba	%	Liczba	%	
1.	<b>Kategoria A</b> (przejazd strzeżony z rogatkami)	13	6,3	9	4,6	<b>- 30,8 %</b>
2.	<b>Kategoria B</b> (przejazd z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami)	17	8,2	14	6,8	<b>- 17,6 %</b>
3.	<b>Kategoria C</b> (przejazd z samoczynną sygnalizacją bez rogatek/półrogatek)	41	19,7	33	16,0	<b>- 19,5 %</b>
4.	<b>Kategoria D</b> (przejazd bez samoczynnej sygnalizacji i bez rogatek/półrogatek)	129	62,0	142	68,9	<b>+ 10,1 %</b>
5.	<b>Kategoria E</b> (przejścia dla pieszych)	6	2,8	5	2,4	<b>- 16,7 %</b>
6.	<b>Kategoria F</b> (przejazdy użytku prywatnego)	2	1,0	3	1,5	<b>+ 50,0 %</b>
7.	<b>Łącznie</b>	<b>208</b>	<b>100</b>	<b>206</b>	<b>100</b>	<b>- 1,0 %</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

**Rys. 6. Porównanie wypadków na przejazdach według kategorii w okresie I-IX 2012 i I-IX 2013 r.**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

Przedstawione powyżej dane statystyczne wskazują, iż liczba wypadków na przejazdach kolejowych wyposażonych w urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej oraz półrogatki (przejazdy kategorii

B i C) jest prawie trzykrotnie mniejsza, aniżeli na przejazdach wyposażonych jedynie w tzw. systemy bierne (przejazdy kategorii D). Należy przy tym jednak pamiętać, że przejazdy tej kategorii z jednej strony stanowią najliczniejszą grupę przejazdów na sieci kolejowej, a z drugiej strony iloczyn ruchu na tych przejazdach powinny być najniższe.

W celu lepszego zobrazowania faktycznej wypadkowości na przejazdach poszczególnych kategorii, obliczony został tzw. wskaźnik wypadkowości, odnoszący liczbę zdarzeń na przejazdach danej kategorii do ogólnej liczby tych przejazdów na sieci kolejowej. W efekcie, wbrew obiegowym opiniom, okazuje się, że największy wskaźnik wypadkowości wiąże się z przejazdami, wyposażonymi w sygnalizację świetlną (kat. C) oraz z sygnalizacją świetlną i półrogatki (kat. B).

**Tab. 7. Liczba przejazdów sieci ogólnodostępnej i wydzielonej oraz wskaźnik wypadkowości na koniec 2012 r.**

Lp.	Kategoria przejazdu	Liczba przejazdów	Wskaźnik wypadkowości
1.	<b>Kategoria A</b>	2 708	0,007
2.	<b>Kategoria B</b>	797	0,031
3.	<b>Kategoria C</b>	1 325	0,040
4.	<b>Kategoria D</b>	8 351	0,020
5.	<b>Kategoria E</b>	532	0,017
6.	<b>Kategoria F</b>	684	0,003
7.	<b>Łącznie</b>	<b>14 397</b>	---

Źródło: Opracowanie własne UTK w oparciu o dane z raportów w sprawie bezpieczeństwa za 2012 r.

Zgodnie ze zgromadzonymi danymi, w analizowanym okresie I–IX 2013 r. zdarzenia na przejazdach kolejowych **w 99% miały miejsce przy sprawnie działających urządzeniach zabezpieczających** i wynikały z ignorowania przepisów Kodeksu drogowego przez użytkowników pojazdów drogowych. Z wcześniejszych analiz Urzędu wynika, iż do okoliczności związanych z zaistnieniem zdarzeń na przejazdach należą w szczególności:

- Niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym;
- Lekceważenie znaków drogowych, w tym znaku STOP;
- Zatrzymanie pojazdu w skrajni taboru;
- Niedostosowanie prędkości jazdy do warunków atmosferycznych;
- Zlekceważenie zamkniętych rogatek lub półrogatek;
- Kierowanie pojazdem po spożyciu alkoholu.

W analizowanym okresie zanotowano dwa przypadki nie zamknięcia rogatek przez dróżnika przejazdowego, które zakończyły się wypadkiem na przejeździe. Powyższa liczba nie obejmuje poważnego wypadku z 30 września br. na przejeździe w miejscowości Kozierki, którego przyczyny cały czas są w trakcie ustalania.

Przedstawione dane wskazują, że pomimo niewielkiej poprawy poziomu bezpieczeństwa na przejazdach (porównując pierwsze trzy kwartały 2012 i 2013 r.), zdarzenia tego rodzaju pozostają nadal jednym z największych wyzwań, jakie stoją przed systemem kolejowym i podmiotami funkcjonujących na jego zewnątrz.

## Tendencje

W 2013 roku odnotowano niepokojące tendencje wzrostowe kategorii wypadków, które zostały wyszczególnione w tabeli poniżej. Szczególną uwagę należy zwrócić na pojawienie się w 2013 roku kategorii zdarzeń, które nie wystąpiły w 2012 roku, wśród nich aż 6 przypadków uszkodzenia lub złego stanu technicznego pojazdu z napędem. Niepokojący jest również ponad 3-krotny wzrost liczby wypadków wskutek przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu (z 7 do 23 zdarzeń). Liczba wypadków spowodowanych złym stanem infrastruktury wzrosła nieznacznie, z 49 do 52 zdarzeń, podkreślić jednak należy zarazem, iż zły stan infrastruktury jest przyczyną prawie 45% wykolejeń i stanowi przyczynę jednej trzeciej wypadków z winy systemu kolejowego.

Pozytywnym zjawiskiem jest natomiast spadek liczby wypadków wynikających ze złego stanu technicznego wagonu – z 18 do 11 zdarzeń.

**Tab. 8. Zauważalne różnice w liczbie zdarzeń w okresie I – IX w 2012 i 2013 r.**

Kategoria	Opis	I-IX 2012 r.	I-IX 2013 r.	Różnica
5	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora dostępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	0	1	<b>1</b>
6	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	1	0	<b>-1</b>
7	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	1	3	<b>2</b>
9	Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni	49	52	<b>3</b>
10	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem	0	6	<b>6</b>
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu	18	11	<b>-7</b>
15	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	7	23	<b>16</b>
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (kat. C)	40	33	<b>-7</b>
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (kat. D)	123	137	<b>14</b>
31	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	7	3	<b>-4</b>
33	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	12	10	<b>-2</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rejestru zdarzeń kolejowych.

Niemniej jednak, należy również podkreślić, iż statystyki, na podstawie których przygotowano zostało przedmiotowe opracowanie nie uwzględniają tzw. trudności eksploatacyjnych, nie zaliczanych do zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów), a tym samym nie podlegających zgłaszaniu Prezesowi UTK. W efekcie może to prowadzić do zniekształcenia prawdziwego obrazu poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego. Mając świadomość tego problemu, obecnie finalizowane są prace nad przygotowaniem projektu ujednoliconej instrukcji wewnętrznej w zakresie postępowania po zdarzeniach kolejowych, w ramach której wyeliminowane zostanie pojęcie trudności eksploatacyjnych.

Zauważyć jednak należy, iż ogólnie liczba zdarzeń na sieci kolejowej ulega zmniejszeniu, a poziom bezpieczeństwa na kolei stale poprawia się. Szczególnie pozytywnie należy ocenić spadek liczby poszkodowanych wśród pracowników kolei i firm modernizujących infrastrukturę oraz wśród użytkowników przejść i przejazdów kolejowych.

Nadal jednak istnieją w systemie kolejowym obszary, wymagające szczególnej uwagi i zainteresowania. Należą do nich przede wszystkim obszary styku tego systemu z otoczeniem zewnętrznym, obejmujące wypadki na przejazdach kolejowych oraz zdarzenia z udziałem osób nieupoważnionych, przebywających na terenie kolejowym. W tym zakresie, jedynie ciągłe edukowanie społeczeństwa o zasadach bezpieczeństwa, w tym użytkowania przejazdów kolejowych oraz egzekwowanie przestrzegania zasad związanych z ogólnie rozumianym bezpieczeństwem na kolei, pozwoli w znacznym stopniu zmniejszyć ryzyko występowania niepokojących, a nawet tragicznych zdarzeń i utrzymać pozycję kolei jako środka transportu, z którego korzystanie jest bezpieczne.