

# Niebezpieczny przejazd kolejowy

Na przejeździe kolejowym doszło do śmiertelnego wypadku. Jakie były przyczyny zdarzenia?

**dr n. o zdr. Andrzej Dziędzic**

ekspert ds. BHP certyfikowany przez CIOP-PIB, właściciel Biura Doradczo-Usługowego BHP w Dąbrowie Tarnowskiej, wpisany na listę biegłych sądowych Prezesa Sądu Okręgowego w Tarnowie  
ORCID: 0000-0001-7043-7353



**P**rzyczyną 98% wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych jest nieostrożność kierowców spowodowana ignorowaniem przepisów o ruchu drogowym poprzez próbę pokonania przejazdu przed zbliżającym się pociągiem, mimo znaków „STOP” i sygnalizacji ostrzegawczej. Kierowcy omijają zamknięte półtorгатki, a nawet przejeżdżają pod zamykającymi się szlabanami.

## Analiza

Pociąg to masa kilkuset, a nawet kilku tysięcy ton, która na zatrzymanie – od momentu naciśnięcia przycisku nagłego hamowania – potrzebuje nawet do 1000 m (dlatego uważane są za szczególnie niebezpieczne z uwagi na długą drogę hamowania). Za przejazdy kolejowe należy uznać miejsca, gdzie użytkownicy dróg, zarówno piesi, jak też kierujący pojazdami, bezwzględnie winni przestrzegać przepisów i zasad ruchu drogowego, a zwłaszcza zasady szczególnej ostrożności. W Polsce, na przejazdach kolejowych dochodzi rocznie do blisko 250 wypadków z udziałem pojazdów, w których ginie średnio kilkanaście osób, a kil-

## Z ARTYKUŁU DOWIESZ SIĘ:

- jakie przepisy prawne obowiązują podczas przejazdu przez tory kolejowe,
- jak doszło do śmiertelnego wypadku na przejeździe kolejowym,
- jakie były przyczyny zdarzenia.

kadziesiąt odnosi ciężkie obrażenia. W Polsce jest ok. 14 tys. przejazdów, z czego ok. 3 tys. jest strzeżonych przez dróżnika lub innego pracownika kolejowego, a ok. 500 jest wyposażonych w samoczynne półrogatki oraz sygnalizację świetlną i dźwiękową.

Na podstawie § 9 *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie* przejazdy i przejścia kolejowe na terenie naszego kraju podzielono na następujące kategorie:

- **kategoria A** – przejazdy użytku publicznego z rogatkami lub przejazdy użytku publicznego bez rogatek, na których ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych,
- **kategoria B** – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami,
- **kategoria C** – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną lub uruchamianą przez pracowników kolei,
- **kategoria D** – przejazdy użytku publicznego bez rogatek i półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej,
- **kategoria E** – przejścia użytku publicznego,
- **kategoria F** – przejazdy i przejścia użytku niepublicznego.

Podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych obowiązują te same zasady, co na zwykłych skrzyżowaniach drogowych (art. 25 *Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*), czyli zastosowanie się do znaków, warunków pogodowych i warunków widoczności. Jeśli użytkownik drogi widzi zamknięte rogatki, włączoną sygnaliza-

cję świetlną i dźwiękową, to jest to dla niego informacja o nadjeżdżającym pociągu i wtedy tego przejazdu przekroczyć nie może. Przed przejazdami, które oznaczone są tylko znakami drogowymi, należy zatrzymać pojazd i po upewnieniu się, że nie nadjeżdża pociąg, można przekroczyć skrzyżowanie. Prawo o ruchu drogowym w art. 28 pkt 1 mówi: „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona”. Ponadto art. 28. pkt 2 określa: „Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd”.

### Opis wypadku

W dniu wypadku XX (obcokrajowiec) przewoził samochodem ciężarowym samowyladunkowym piasek na budowę drogi (piasek składowany na budowie w innym miejscu jako składowisko otwarte). Ciężar przewożonego ładunku nie był nigdzie ustalony (brak wagi samochodowej) ani ewidencjonowany (na podstawie wyliczeń ustalono szacunkową masę ładunku na ok. 27 t, co jest prawie dwukrotnym przekroczeniem dopuszczalnej ładowności pojazdu wynoszącej 15 t). Trasa przewozu ładunku wiodła prostopadle przez czynną drogę asfaltową biegnącą wzdłuż toru kolejowego oraz przejazd kolejowy katego-

## Summary

### *Dangerous level crossing*

The article is an analysis of an accident that occurred at a level crossing. The driver of the car drove onto the railway tracks in front of an oncoming train and died on the spot. The author presents a description of the accident, legal issues and the causes of the incident.



rii „F” (§ 21 *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie* stanowi, że:

„1. Do kategorii F zalicza się przejazdy i przejścia użytku niepublicznego, z których korzystanie następuje na podstawie umowy zawartej między zarządem kolei a użytkownikiem przejazdu lub przejścia. Przejazdy i przejścia powinny być wyposażone w rogatek stale zamknięte, otwierane przez użytkowników w razie potrzeby.

2. Urządzenie przejazdów i przejść, określonych w ust. 1, przez tory kolei użytku niepublicznego wymaga ponadto zgody właściwej miejscowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych w zakresie ustalenia warunków zabezpieczenia ruchu i warunków korzystania z przejazdów i przejść”).

Zjazd z drogi asfaltowej miał nachylenie 15°. Widoczność z prawej strony (to jest od strony nadjeżdżającego pociągu) ograniczała skarpa porośnięta krzakami.

ZZ (obcokrajowiec), dróżnik przejazdowy zatrudniony przez firmę AB, rozpoczął pracę o godzinie 6.00. Około 16.00 otworzył przejazd kolejowy dla dwóch ciężarówek jadących od strony wiaduktu. Z przeciwnej strony zbliżała się ciężarówka kierowana przez XX. W tym czasie dróżnik podszedł do kolegi kierującego ruchem na drodze asfaltowej, aby napić się wody. Stał tyłem do przejazdu. Po godzinie 16.00 XX, wykonując kolejny kurs wywrotką załadowaną piaskiem, wjechał na przejazd kolejowy wprost pod nadjeżdżający pociąg towarowy. W wyniku uderzenia kabina samochodu została zmiażdżona.

### Skutki wypadku

„W oparciu o wyniki oględzin i sekcji zwłok stwierdzić należy, iż do zgonu uszkodzonego doszło w wyniku obrażeń klatki piersiowej”.

#### Pytania zadane przez organ procesowy:

Na kim ciążył obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa pracy pracownikom firmy S.A. i jej podwykonawcom na przejeździe kolejowym? Czy wobec pracownika XX oraz innych pracowników w okresie funkcjonowania przejazdu kolejowego popełniono uchybienie

w zapewnieniu bezpieczeństwa pracy? Czy ZZ i XX swoim zachowaniem przyczynili się do wypadku?

Ze względu na specyfikę stosowanych technologii, warunki atmosferyczne, zmienność frontu robót, prowadzenie prac na terenie otwartym, pozbawionym elementów infrastruktury technicznej budownictwo drogowe charakteryzuje się wysokim stopniem ryzyka zawodowego i wypadkowego. Bardzo często osoby obsługujące maszyny i urządzenia budowlane nie posiadają wymaganych uprawnień kwalifikacyjnych do ich obsługi, co stwarza dodatkowe niebezpieczeństwo wystąpienia niepożądanego zdarzenia, a w konsekwencji wypadku.

Linie kolejowe zawarły umowę z firmą S.A., której przedmiotem było korzystanie z przejazdu użytku niepublicznego kategorii „F” na podstawie *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie*. W umowie tej firma S.A., jako użytkownik, zobowiązała się do ścisłego przestrzegania między innymi: regulaminu korzystania z przejazdu (użytkownik zobowiązany jest zapoznać się z rozkładem jazdy pociągów kursujących na danym szlaku dostarczonym przez sekcję eksploatacji, każdorazowo przed otwarciem rogatki należy skontaktować się telefonicznie z nastawnią stacji, w celu sprawdzenia, czy do przejazdu nie zbliża się pociąg lub inny pojazd/drezyna itp.), wyznaczenia i przeszkolenia pracowników z zakresu bezpiecznej obsługi przejazdu, ponadto użytkownik zobowiązuje się, aby rogatek, w które wyposażony jest przejazd, były stale zamknięte i zabezpieczone przed otwieraniem przez osoby postronne, a otwieranie i zamykanie odbywało się tylko przez uprawnione osoby. Użytkownik przejazdu ponosi pełną odpowiedzialność związaną z nieszczęśliwym wypadkiem spowodowanym niewłaściwym i niezgodnym z postanowieniami umowy korzystaniem z przejazdu.

Odpowiadając na pytanie, należy rozpatrzyć dwa warianty:

a) Firma S.A. **nie przekazała** *Regulaminu korzystania z przejazdu kat. F* firmie AB, a tym samym **nie wywiązała** się z umowy zawartej z liniami kolejowymi, której przedmiotem

jest korzystanie z przejazdu użytku niepublicznego kategorii „F” na podstawie *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie*. oraz

- b) Firma S.A. **przekazała** *Regulamin korzystania z przejazdu kat. F* firmie AB, a tym samym **wywiązała** się z umowy zawartej z liniami kolejowymi, której przedmiotem jest korzystanie z przejazdu użytku niepublicznego kategorii „F” na podstawie *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie*.

### Wariant A

Nieprzekazanie *Regulaminu korzystania z przejazdu kat. F* firmie AB przez firmę S.A. było naruszeniem przez nią postanowień wynikających z umowy zawartej z liniami kolejowymi. Tym samym to firma S.A. nie zapewniła swoim pracownikom, jak i pracownikom podwykonawców bezpieczeństwa pracy na tymże przejeździe w okresie funkcjonowania przejazdu.

Nieprzekazanie ww. regulaminu skutkowało tym, że obsługa przejazdu w osobie dróżnika nie przestrzegała jego postanowień, tj. „Każdorazowo przed otwarciem rogatek należy skontaktować się telefonicznie z nastawnią stacji, celem sprawdzenia czy do przejazdu nie zbliża się pociąg lub inny pojazd/drezyna itp.”. Dróżnik nie mógł się połączyć z nastawnią stacji, gdyż nie został wyposażony w środki łączności, a o nadjeżdżającym pociągu dowiadywał się, słysząc sygnał lokomotywy oraz zapowiedzi z głośników na pobliskim przystanku. Dróżnik był przeszkolony z obsługi urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SKR), lecz budzi to wątpliwość biegłego, czy szkolenie z tego tematu prowadzone przez wyznaczonego pracownika w języku polskim było dla obcokrajowców zrozumiałe.

Pomimo, że dróżnik był zleceniobiorcą firmy AB, to firma ta nie wiedziała, jakie ma spełnić warunki bezpieczeństwa na przejeździe użytku niepublicznego kategorii „F” i nie wy-

## Podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych obowiązują te same zasady co na zwykłych skrzyżowaniach drogowych.

posażyła go w niezbędny sprzęt do obsługi ww. przejazdu. W takim przypadku obciąża to firmę S.A.

### Wariant B

Firma S.A. przekazała *Regulamin korzystania z przejazdu kat. F* firmie AB i tym samym to firma AB była odpowiedzialna za wypełnienie postanowień wynikających z umowy zawartej z liniami kolejowymi a firmą S.A. i obciąża to firmę AB. W tym przypadku to firma AB nie zapewniła pracownikom firmy S.A., jak i innym pracownikom bezpieczeństwa pracy na tymże przejeździe w okresie funkcjonowania przejazdu

Przekazanie ww. regulaminu miało skutkować tym, że to firma AB miała obowiązek dbać, aby obsługa przejazdu w osobie dróżnika przestrzegała jego postanowień, tj. „Każdorazowo przed otwarciem rogatek należy skontaktować się telefonicznie z nastawnią stacji, celem sprawdzenia, czy do przejazdu nie zbliża się pociąg lub inny pojazd/drezyna itp.”. Dróżnik jako zleceniobiorca firmy AB powinien być przez nią wyposażony w środki łączności i postępować zgodnie z *Regulaminem korzystania z przejazdu kat. F* dla zapewnienia warunków bezpieczeństwa na przejeździe użytku niepublicznego. W takim przypadku obciąża to firmę AB.

### Wpływ działań pracodawcy na bezpieczeństwo pracowników

Nie ulega wątpliwości, że za bezpieczeństwo pracowników danej firmy odpowiada ich pracodawca. W omawianym przypadku podwykonawcy firmy S.A., głównego wykonawcy pod względem bezpieczeństwa, podlegali firmie S.A., która powołała koordynatora ds. BHP na budowie drogi M i pomimo wszystkich zastrzeżeń w umowach podwykonawczych

## WAŻNE

**Przepisy BHP, które mają zastosowanie w omawianej sprawie**

1. *Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy* (tj. Dz.U. z 1998 r., nr 21, poz. 94 z późn. zm.).
2. *Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane* (tj. Dz.U. z 2010 r., poz. 243, poz. 1623 z późn. zm.).
3. *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (tj. Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.).
4. *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie* (Dz.U. nr 33, poz. 144 z późn. zm.).
5. *Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy* (tj. Dz.U. z 2003 r., nr 169, poz. 1650 z późn. zm.).
6. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych* (Dz.U. nr 47, poz. 401).

o braku odpowiedzialności ze strony głównego wykonawcy za zaistniałe wypadki na terenie budowy, to główny wykonawca (poprzez koordynatora ds. BHP oraz kierownika budowy) miał obowiązek sprawdzić, czy dany podwykonawca spełnia założone w umowie warunki. Do czynników organizacyjnych, które miały wpływ na zaistniały wypadek, dołączyć można również linie kolejowe, które nie dopełniły obowiązków zarówno co do swoich pracowników, jak i firmy, z którą podpisały umowę

o użytkowaniu przejazdu. Z akt sprawy wynika, że nikt z pracowników nastawni nie wiedział o tym, że przejazd funkcjonuje od ponad roku, a przegląd tego przejazdu przez pracownika kolei pół roku przed zaistniałym wypadkiem był fikcją bądź całkowitą ignorancją ze strony kontrolującego. Brak nakazu wzmoczonej kontroli nad przejazdami pociągów towarowych, które nie były ujęte w grafiku przejazdu, są rażącym zaniedbaniem ze strony linii kolejowych. Ponadto przejazd kolejowy kategorii F był tak często używany przez kierowców pracujących zarówno w firmie S.A., jak i jej podwykonawców, że jeden pracownik nie był w stanie bezpiecznie i zgodnie z wytycznymi linii kolejowych zawartymi w regulaminie go obsługiwać. Firma S.A. powinna tak zapewnić pracę, aby ruch w miejscu przejazdu kolejowego kategorii F był bezpieczny i zgodny z *Regulaminem korzystania z przejazdu kat. F*. Powinien być wypracowany taki system pracy oparty na współpracy pracowników linii kolejowych z dróżnikiem zatrudnionym na przejeździe, aby przejazd był bezpieczny. Wybór odpowiedniego wariantu pozostawiono organowi procesowemu, gdyż tylko on może podjąć ocenę w tym zakresie (art. 7 *Kodeksu postępowania karnego*).

**Przyczyny wypadku**

W omawianym zdarzeniu wypadkowym zawiodła ogólna organizacja pracy leżąca po stronie wszystkich uczestników procesu budowlanego, tj. głównego wykonawcy, podwykonawcy oraz linii kolejowych, gdyż żaden szczebel nadzoru z tych firm poprzez swoją kontrolę nie wykazał, że praca wykonywana przez dróżników, a w dniu wypadku przez ZZ, jest wykonywana błędnie i niezgodnie z postanowieniami zawartymi w *Regulaminie korzystania z przejazdu kat. F*. Prawidłowa kontrola powinna wykazać niebezpieczeństwo, tj. sytuację (pewien szczególny układ rzeczy lub zjawisk, odrębny od samego czynu, charakteryzujący się dynamicznym rozwojem), która ma właściwość przechodzenia w inny stan. Niebezpieczeństwo w stosunku do wszystkich uczestników procesu budowlanego przy przejeździe kolejowym kategorii F pojawiło się już w momencie jego otwarcia, tj. gdy został oddany do użytku. ZZ zatrudniony w firmie AB jako robotnik

ogólnobudowlany w rzeczywistości wykonywał czynności jako dróżnik na przejeździe kolejowym. Ww. nie posiadał odpowiedniego przygotowania i przeszkolenia, tj. nie odbył instruktażu stanowiskowego jako dróżnik na przejeździe kolejowym kategorii „F”. Firma AB co prawda wysłała ZZ na szkolenie, które prowadził pracownik linii kolejowych, jednak z akt sprawy wynika, że szkolenie to nie spełniało wszystkich wymogów dotyczących przekazania szkolonym pracownikom informacji dotyczących pracy na przejeździe kolejowym kategorii F. Szkolenie wstępne przeprowadzone przez pracownika linii kolejowych z zakresu obsługi urządzeń sterowania ruchem pociągów, urządzeń łączności z dyżurnymi ruchu, przestrzegania przepisów ruchu linii kolejowych, utrzymania przejazdu przekazanego w użytkowanie (dotyczy nawierzchni drogi na dojazdach i przejeździe) było niewystarczające, pobieżne i prawdopodobnie niezrozumiałe dla uczestniczących w nim obcokrajowców słabo znających język polski (nie do końca rozumieli, o czym wykładowca do nich mówił, tym bardziej, że używał języka technicznego i specjalistycznego, tj. kolejowego). Nikt po tym szkoleniu nie przeprowadził z nimi instruktażu na miejscu pracy, to znaczy na przejeździe kolejowym kategorii „F”. Dlatego trudno za zaistniałe zdarzenie winić ZZ, który wykonywał swoją czynność najlepiej jak umiał, pomimo że nie został zapoznany z zakresem *Regulaminu korzystania z przejazdu kat. F*. Biegły wątpi również, aby osoby kontrolujące pracę ZZ znały postanowienia *Regulaminu korzystania z przejazdu kat. F*, bo gdyby je znały, to prawdopodobnie zareagowałyby odpowiednio podczas rutynowych kontroli. Nie można zarzucić ZZ, że podejmując się przydzielonej pracy, zlekceważył jakieś polecenia. Zapewne chciał jak najlepiej wykonać powierzone mu obowiązki i czynności, a potwierdzeniem tego jest jego praca po 10-14 godzin. Nie przypuszczał lub nie brał pod uwagę niebezpieczeństwa, jakie niesło za sobą nieopuszczanie każdorazowo rogatki na przejeździe kolejowym kategorii „F”. Dlatego nie można uznać postępowania ZZ za błędne oraz za rażące niedbalstwo, które zachodzi wówczas, gdy pracownik podejmuje działania z naruszeniem przepisów o ochronie zdrowia i życia, chociaż może i po-

## Za bezpieczeństwo pracowników danej firmy odpowiada ich pracodawca.

winien przewidzieć grożące mu niebezpieczeństwo, które zwykle występuje w danych okolicznościach faktycznych, co dla każdego człowieka o przeciętnej przezorności jest oczywiste, gdyż musi to być przyczyna wyłączna. W tym przypadku zawiodła rutyna po stronie kontrolujących i dlatego biegły uważa, że kontrolujący nie przeciwdziałali potencjalnemu zagrożeniu dla zdrowia i życia poprzez brak uprzedniego zidentyfikowania zagrożeń na przejeździe kolejowym kategorii „F”. Tolerowanie przez osoby pełniące funkcje kontrolne odstępstw od przepisów i zasad BHP należy przypisać do wad organizacyjnych nadzoru sprawowanego przez wszystkich uczestników procesu budowlanego.

### Podsumowanie

Na zaistnienie wypadku, w wyniku którego śmierć poniósł XX, miało wpływ kilka przyczyn organizacyjnych i nie ulega wątpliwości, że do samego nieszczęśliwego wypadku przyczynił się sam pokrzywdzony, który złamał regułę ostrożności bezpieczeństwa wynikającą z art. 28 *Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*.

Najlepszym sposobem bezpiecznego prowadzenia procesu budowlanego jest zarządzanie bezpieczeństwem pracy, czyli uwzględnianie takich aspektów związanych z pracą jak:

- ustalanie zagrożeń i możliwości ich zlikwidowania,
- zastosowania odpowiednich środków w celu ochrony,
- kontrolowanie istniejącego stanu BHP oraz instruowanie pracowników w tym zakresie.

W tym przypadku tego zabrakło, a tolerowanie odstępstw od przepisów i zasad BHP oraz stosowanie niewłaściwej technologii należy przypisać do organizacyjnych wad nadzoru sprawowanego przez wszystkich uczestników procesu budowlanego na przejeździe kolejowym. W opinii biegłego, przy tak działającej organizacji przejazdu, kwestią czasu było zaistnienie wypadku. □