



FUNDACJA PRO KOLEJ

Konferencja Przejazdy Kolejowo-Drogowe 2017

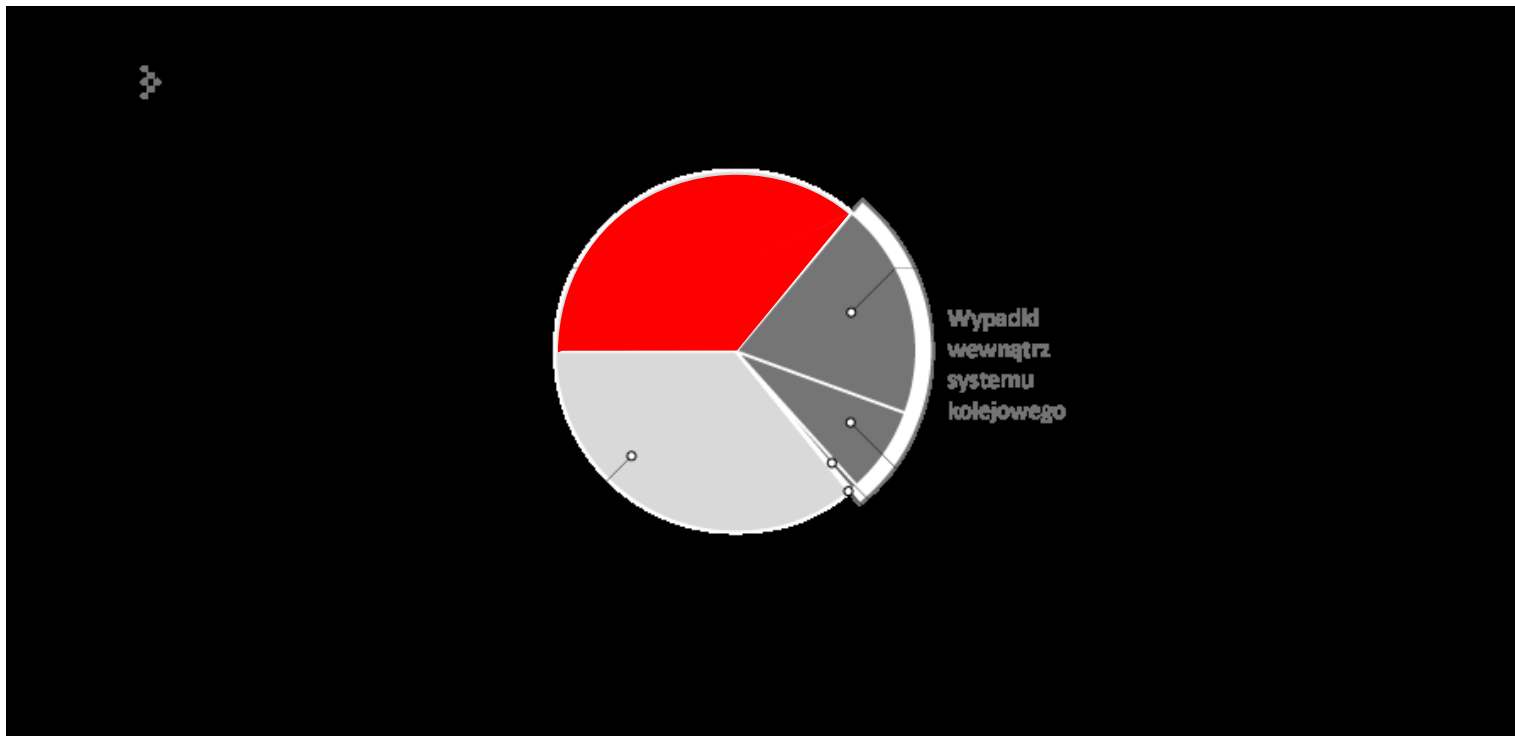
**Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych
Deklaracje i praktyka**

Warszawa, 09 maja 2017 r.

Agenda

- Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych
- Wzrost kategorii to wzrost bezpieczeństwa
- Podsumowanie

Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych



Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych

Wzrost kategorii przejazdu

przed modernizacją → po modernizacji

kat. „A” → wiadukt

kat. „B” → wiadukt

kat. „C” → wiadukt

kat. „B” → kat. „A”

kat. „C” → kat. „A”

kat. „C” → kat. „B”

Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych

Wzrost kategorii przejazdu



Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych

Wzrost kategorii przejazdu



Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych

Wzrost kategorii przejazdu



Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych

Wzrost kategorii przejazdu



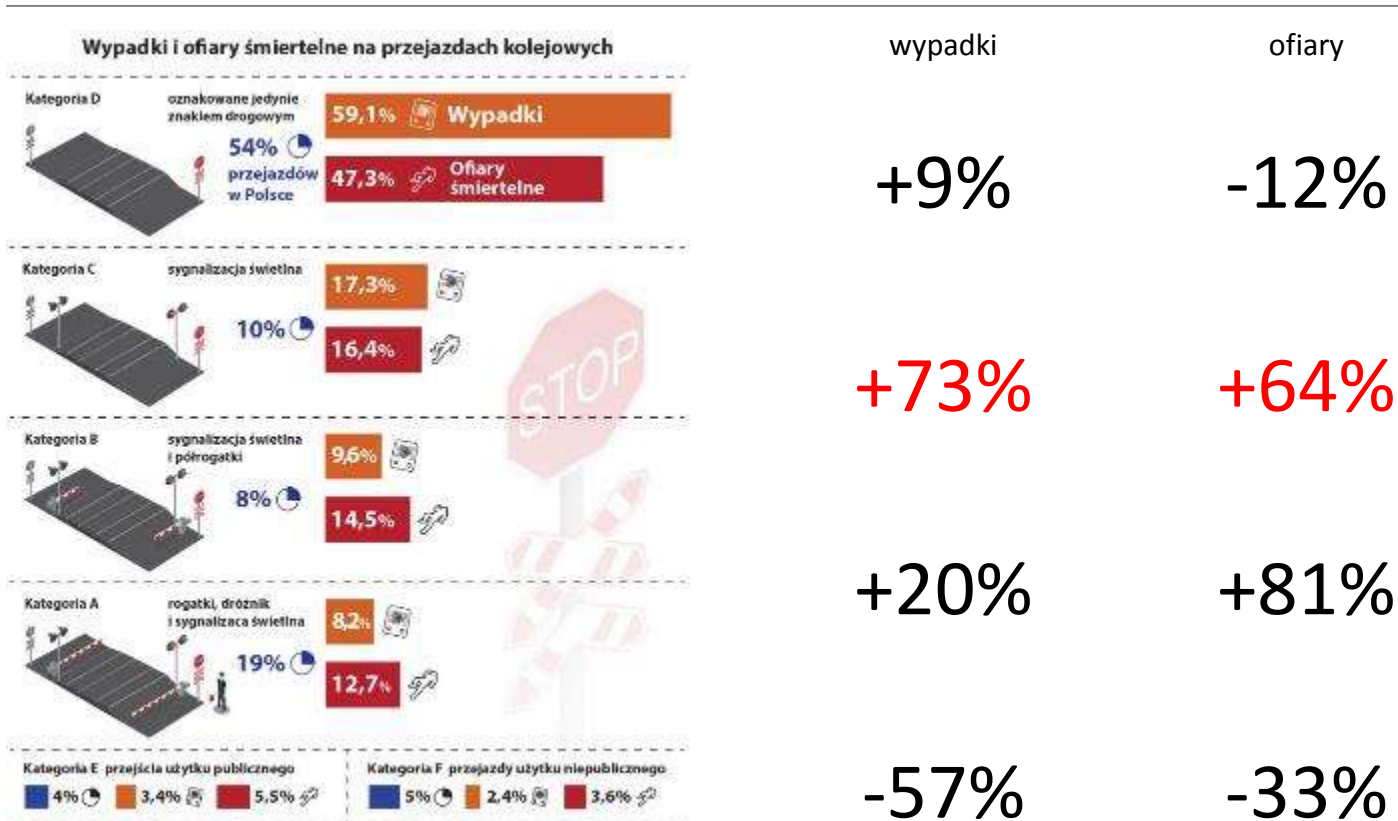
Wyniki kontroli NIK P/16/029 [styczeń 2017]

Wypadki i ofiary śmiertelne na przejazdach kolejowych



Źródło: Opracowanie UTK w oparciu o dane przedstawione przez zarządców infrastruktury w raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2015 r.

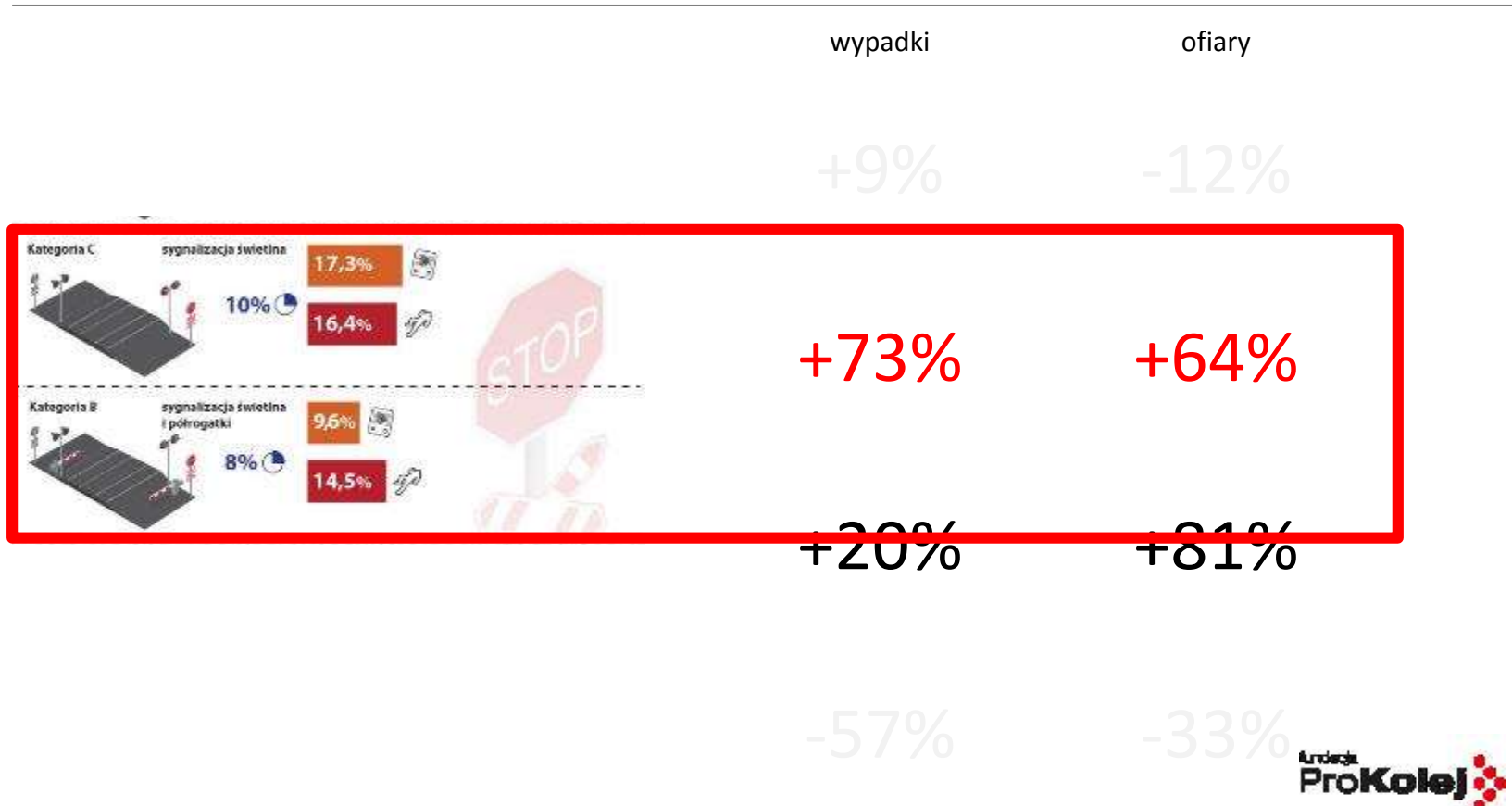
Wyniki kontroli NIK P/16/029 [styczeń 2017]



Źródło: Opracowanie UTK w oparciu o dane przedstawione przez zarządców infrastruktury w raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2015 r.



Wyniki kontroli NIK P/16/029 [styczeń 2017]



Przykład modernizacji linii E-20

Deklaracje:

- Na odc. Sochaczew-Swarzędz jest ok. 200 przejazdów kolejowych
- Zmodernizowane zostaną wszystkie

Praktyka:

- Budowa 2 wiaduktów (1% przejazdów) zastępujących 3 przejazdy
- Modernizacja urządzeń SSP na przejazdach obecnie kat. „B”
- Modernizacja nawierzchni (płyty) na wszystkich przejazdach

Podsumowanie

- 98% wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych odpowiadają kierowcy i o bezpieczeństwie decyduje zabezpieczenie od str. Drogi
- stan nawierzchni przejazdu nie jest czynnikiem skorelowanym z poziomem bezpieczeństwa
- Modernizacja przejazdów powinna służyć poprawie bezpieczeństwa (to nie jest działalność utrzymaniowa)
- Niewielka różnica w kosztach wyposażenia przejazdu kat. „C” i „B” w decydującym stopniu (niema dwukrotnie) poprawia poziom bezpieczeństwa
- Docelowo należałoby zlikwidować kat. „C” i podnieść poziom zabezpieczeń poprzez dobudowę półrogatek



ProKolej

działaj!