

# Katastrofa w Kolejnictwie



Kolej kojarzy się nam z szybką i bezpieczną podróżą. Wsiadając na stacji A ma się pewność że na czas wysiądzie się na stacji B. Wiadomo, nie zawsze tak jest. Czasami może się zdarzyć jakaś sytuacja, np. drzewo na torach, remont toru, awaria lin wysokiego napięcia lub awaria pociągu. Za kolej w Polsce jest odpowiedzialna firma Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S. A, więc jakby coś się stało odpowiedzialność spłynęła by na Polskie Linie Kolejowe. Otóż nie w tym państwie. W tym artykule pokaże wam skutki zaniedbania infrastruktury przez firmę PKP PLK, czyli jedną katastrofę kolejową. Uwaga, artykuł ma drastyczne treści.

## **KATASTROFA KOLEJOWA SZCZEKOCINY**

Pewnego wieczoru (3 marca 2012) koło godziny 20:40 na posterunku (budce zarządu kolejowego, gdzie pracuje osoba odpowiedzialna za ruch kolejowy na danym odcinku) w Sprowie zaczęło być ciemno. Miały tędy przejechać dwa pociągi. Jeden Twoje Linie Kolejowe „Brzechwa” relacji Przemyśl – Warszawa, a drugi Inter Regio „Matejko” relacji Warszawa – Kraków. Na odcinku Sprowa – Kozłów był remont jednego toru przez co pociągi mogły jechać tylko po jednym torze. Pociąg Inter Regio „Matejko” zbliża się do posterunku Starzyny. Dyżurny ruchu ze Starzyn nie pozwala jechać Inter Regio po torze 2, a po chwili dyżurna ze Sprowy daje pozwolenie. IR dojeżdża do rozjazdu kolejowego w Starzynach, a po chwili wjeżdża na sygnale zastępczym (sygnał ten jest używany podczas awarii urządzeń sterowania ruchem, uniemożliwiającym wyłączenie sygnалу

STOP. Gdy pociąg Inter Regio wjechał na tor, dla pociągu TLK „Brzechwa” pokazuje się sygnał stój, ale dyżurna wyświetla sygnał zastępczy, nie sprawdzając, gdzie jest pociąg Inter Regio. O 20:52 pociąg Twoje Linie Kolejowe wjeżdża na tor, po którym jedzie Inter Regio. O 20:54 dochodzi do czołowego zderzenia pociągów. W katastrofie ginie 16 osób, a kilkadziesiąt zostaje rannych.



Dzień po tragedii państwowa komisja badania wypadków kolejowych (oficjalna komisja ds. badania wypadków i zdarzeń kolejowych) rozpoczęła pracę. Przesłuchali oni pasażerów, a później dyżurnego ruchu ze Starzyn, który powiedział, że był przekonany o prawidłowym wystąpieniu pociągu. Okazało się, że nie było kontroli nad rozjazdem. Jeśli raz na jakiś czas nie będzie kontroli nad rozjazdem, to nie jest nic takiego. Tyle, że w Lutym 2012 roku zdarzyło się to 4 razy na tym posterunku. Dzień wcześniej ten dyżurny wysłał inny pociąg na zły tor. Kiedy maszynista zauważył błąd, cofnął i pojechał w dobrą stronę. Dyżurny zgłosił ten incydent do dyspozytora z Polskich Linii Kolejowych, ale ten zdecydował nie informować komisji (komisja jest wyżej w „hierarchii” od dyspozytora) o tym. Gdyby nie katastrofa dzień później, nie wyszłoby to na jaw. Dyżurnej działały wszystkie urządzenia, więc dało się uniknąć katastrofy. Ona zignorowała wszystkie sygnały o zajętości toru i włączyła sygnał zastępczy. Po tej sytuacji pracownicy PLK powiedzieli o innych przypadkach, gdzie jazda na sygnałach zastępczym była czymś normalnym. Oprócz dyżurnego ze Starzyn i dyżurnej ze Sprowy winą obarczono też Polskie Linie Kolejowe, gdzie znaleziono szereg zaniedbań. Dyżurnego ze Starzyn skazano na 6 lat więzienia, jednak wyroku nie odbył do dziś, ze względu na jego stan psychiczny, a dyżurną ze Sprowy na 3,5 roku więzienia.

Ta sytuacja pokazuje jak przez zaniedbania i ukrywanie zdarzeń przez Polskie

Linie Kolejowe dochodzi do katastrof, w których giną ludzie. W przeszłości takich sytuacji było więcej, ale PLK udało się zamieść "sprawę pod dywan". Od tamtej chwili nie było już takich zdarzeń. Teraz PKP i spółki samodzielne starają się lepiej dbać o bezpieczeństwo i komfort podróżnych.

*Michał Trojanowski*