

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2019 roku

Sąd Okręgowy w Piotrkowie Trybunalskim I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSO Renata Lech

Protokolant: sekretarz sądowy Daria Mazerant

po rozpoznaniu w dniu 20 listopada 2019 roku w Piotrkowie Trybunalskim,

na rozprawie

sprawy z powództwa **M. G. (1), P. G. (1) – reprezentowanego przez przedstawicielkę ustawową M. G. (1) i T. G. - reprezentowanego przez przedstawicielkę ustawową M. G. (1)**

przeciwko **(...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.**

o zadośćuczynienie, odszkodowanie i rentę

1. oddała powództwo;
2. nie obciąża powodów M. G. (1), P. G. (1) i T. G. obowiązkiem zwrotu kosztów procesu na rzecz pozwanej (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W..

SSO Renata Lech

Sygn. akt I C 36/17

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 9 stycznia 2017r. powodowie: M. G. (1), małoletni P. G. (1) i T. G., reprezentowani przez przedstawicielkę ustawową matkę M. G. (1), których w toku procesu reprezentował pełnomocnik radca prawny G. K., wystąpili przeciwko pozwanemu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o:

1. zasądzenie na rzecz powódki M. G. (1) kwotę 100.000,00 zł tytułem zadośćuczynienia za krzywdę spowodowaną śmiercią męża P. G. (2) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 30 lipca 2016r. do dnia zapłaty;
2. zasądzenie na rzecz powódki M. G. (1) kwotę 13.482,98 zł tytułem zwrotu kosztów pogrzebu z odsetkami ustawowymi od kwoty 5.014,00 zł od dnia 30 lipca 2016r. do dnia zapłaty, a w zakresie kwoty 8.468,98 zł od dnia następnego po dniu doręczenia pozwanemu odpisu pozwu - do dnia zapłaty,
3. zasądzenie na rzecz powódki M. G. (1) kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych,
4. zasądzenie na rzecz powoda P. G. (1) kwotę 150.000,00 zł tytułem zadośćuczynienia za krzywdę spowodowaną śmiercią ojca P. G. (2) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 lipca 2016r. do dnia zapłaty,
5. zasądzenie na rzecz powoda P. G. (1) kwotę 80.000,00 zł tytułem stosownego odszkodowania za znaczne pogorszenie sytuacji życiowej po śmierci ojca z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 lipca 2016r. do dnia zapłaty,

6. zasądzenie na rzecz powoda P. G. (1) kwotę po 750,00 zł miesięcznie począwszy od grudnia 2014r. i na przeszłość płatnej do dnia 10-tego każdego miesiąca tytułem renty z odsetkami ustawowymi od poszczególnych rat od 11-tego dnia każdego miesiąca począwszy od lipca 2016r.,

7. zasądzenie na rzecz powoda P. G. (1) kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych,

8. zasądzenie na rzecz powoda T. G. kwotę 150.000,00 zł tytułem zadośćuczynienia za krzywdę spowodowaną śmiercią ojca

P. G. (2) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 lipca 2016r. do dnia zapłaty,

9. zasądzenie na rzecz powoda T. G. kwotę 80.000,00 zł tytułem stosownego odszkodowania za znaczne pogorszenie sytuacji życiowej po śmierci ojca z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 lipca 2016r. do dnia zapłaty,

10. zasądzenie na rzecz powoda T. G. kwotę po 650,00 zł miesięcznie począwszy od grudnia 2014r. i na przeszłość płatnej do dnia 10-tego każdego miesiąca tytułem renty z odsetkami ustawowymi od poszczególnych rat od 11-tego dnia każdego miesiąca począwszy od lipca 2016r.,

11. zasądzenie na rzecz powoda T. G. kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powyższego żądania pełnomocnik powodów wskazał, iż w dniu 9 listopada 2014r. w miejscowości R. na niestrzeżonym przejeździe kolejowym doszło do wypadku drogowego, w przebiegu którego pociąg pospieszny relacji B. - O. zderzył się z samochodem ciężarowym marki R. o nr rej. (...), którego kierowca P. G. (2) na skutek doznanych obrażeń ciała poniósł śmierć na miejscu zdarzenia. W ocenie pełnomocnika powodów do wypadku doszło z powodu niezapewnienia bezpieczeństwa przez (...) na skrzyżowaniu drogi, którą poruszał się samochód ciężarowy kierowany przez P. G. (2), z linią kolejową. Przejazd kolejowy, na którym doszło do zdarzenia nie był strzeżony. Sygnalizacja świetlna, która została zainstalowana w związku z koniecznością poprawy bezpieczeństwa na przejeździe na ok. 6 miesięcy przed wypadkiem, nie działała w dniu wypadku, nie była zasłonięta. (...) dopuściło się w ocenie powodów zaniedbań w zakresie prawidłowego oznakowania i zabezpieczenia przejazdu kolejowego (k. 3-19).

Pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W., reprezentowany w toku procesu przez pełnomocnika radcę prawnego M. L., nie uznał żądania pozwu i wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych. W ocenie pozwanego brak jest jakichkolwiek podstaw faktycznych i prawnych do przypisania mu odpowiedzialności za przedmiotowy wypadek. Jak bowiem wynika z Protokołu ustaleń końcowych sporządzonego przez komisję badającą wypadki kolejowe bezpośrednią przyczyną zdarzenia z dnia 9 listopada 2014r. było wjechanie samochodu ciężarowego na przejazd kolejowy bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg, pomimo podawanego sygnału (...). Za przyczynę pierwotną zdarzenia uznano natomiast zignorowanie przez kierującego pojazdem drogowym znaku B-20 (...) przed przejazdem kolejowym kategorii (...), co stanowi naruszenie art. 28 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Kierujący pojazdem nie zachował należytej i wymaganej ostrożności zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego. W ocenie pozwanego brak jest podstaw do twierdzenia, iż przedmiotowy wypadek był spowodowany niezapewnieniem bezpieczeństwa przez zarządcę infrastruktury, tj. pozwanego (...) S.A. (k. 176-180).

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny;

W dniu 09 listopada 2014 roku (niedziela) około godziny 14:50 doszło do zdarzenia na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 124,549 na torze nr 2 linii kolejowej nr 001 W.- K. pomiędzy stacjami kolejowymi B. i R.. Do zdarzenia doszło w porze dziennej, występował opad mżawki, widoczność była dobra, zachmurzenie duże a temperatura powietrza wynosiła 9° C. (...) (ciągnik siodłowy z naczepą) nr rejestracyjny (...), kierowany przez P. G. (2), dojeżdżając od strony miejscowości B. do przejazdu kolejowo - drogowego w km 124,549 zmniejszał prędkość od 41 km/h do 6 km/h. W tym samym czasie od strony stacji kolejowej B. torem nr 2 do przejazdu zbliżał się pociąg

pasażerski InterCity nr (...) relacji B. - O., z prędkością 120 km/h, ciągnięty lokomotywą (...) - (...), prowadzoną przez maszynistę M. G. (2). Około godziny 14:50 (...) przejeżdżając przez tor nr 2 na przejeździe kolejowo-drogowy został uderzony w środkową część kabiny przez czoło lokomotywy, co spowodowało rozerwanie samochodu na kilka części i rozrzuconie ich na torze nr 1 oraz na pas zieleni obok toru. Uszkodzeniu uległa również lokomotywa oraz dwa wagony z pociągu nr (...). W czasie zbliżania się do przejazdu maszynista podał sygnał dźwiękowy (...) a następnie włączył hamowanie pociągu. Pociąg zatrzymał się przy peronie na przystanku osobowym W.. Maszynista po zatrzymaniu pociągu nadał sygnał Radio- (...), co spowodowało automatyczne zatrzymanie przed miejscem zdarzenia pociągu nr (...), jadącego w kierunku przejazdu w przeciwną stronę torem nr 1. Kierowca i maszynista byli trzeźwi.

W następstwie zdarzenia śmierć na miejscu poniósł kierowca samochodu R. P. G. (2) - mąż powódki M. G. (1) i ojciec małoletnich powodów P. G. (1) i T. G..

(dowód: protokół ustaleń końcowych ze zdarzenia kategorii B-21 z dnia 26 lutego 2015r., k. 199-202, łączna opinia biegłego z zakresu zabezpieczenia ruchu kolejowego inż. K. B. i biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i techniki samochodowej mgr inż. M. R., k. 685-703)

Postanowieniem z dnia 19 marca 2015r. Prokuratura Rejonowa w Tomaszowie Mazowieckim umorzyła śledztwo w sprawie wypadku zaistniałego w dniu 9 listopada 2014r. ok. godz. 14.50 w miejscowości R., gmina B., powiat (...), na niestrzeżonym przejeździe kolejowym na 124,549 km linii kolejowej W. - K., w przebiegu którego pociąg pospieszny relacji B. - O. zderzył się z samochodem ciężarowym marki R. o nr rej (...), którego kierowca P. G. (2), na skutek doznanych obrażeń ciała poniósł śmierć na miejscu, tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k., na podstawie art. 17 § 1 pkt 2 k.p.c., tj. wobec braku znamion czynu zabronionego.

W uzasadnieniu powyższego postanowienia wskazano, iż na podstawie przeprowadzonej analizy zgromadzonego materiału dowodowego należy uznać, iż przyczyną zdarzenia było wjechanie samochodu ciężarowego na przejazd kolejowy bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg pomimo nadawanego sygnału (...). Kierujący samochodem P. G. (2) nie zastosował się do przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, gdyż nie zachował szczególnej ostrożności zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz nie zastosował się do pionowego znaku drogowego B-20 (...).

W toku śledztwa ustalono, iż w momencie zdarzenia kierujący (...) był trzeźwy, zaś samochód, którym się poruszał był sprawny technicznie.

(dowód: postanowienie Prokuratury Rejonowej w Tomaszowie

(...) z dnia 19 marca 2015r. w sprawie 2 DS - (...), k. 216-217 załączonych akt 2 DS - (...))

Wypadek z dnia 9 listopada 2014r. był także poddany analizie specjalnie powołanej komisji kolejowej. Jak wynika ze sporządzanego przez tę komisję Protokołu ustaleń końcowych ze zdarzenia kategorii B-21 wynika, iż do wypadku doszło na niestrzeżonym przejeździe kolejowym kategorii (...) na torze 2. Przejazd kolejowy był prawidłowo oznakowany pionowymi znakami drogowymi B-20 (...), G-4 „krzyż Świętego A.” przed przejazdem kolejowym wielotorowym, A-10 „przejazd kolejowy bez zapór”, G-1b „słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczony po prawej stronie jezdni (dodatkowy znak przed przejazdem kolejowym). Na przejeździe były zamontowane sygnalizatory (...) (samoczynna sygnalizacja przejazdowa), które nie działały w chwili wypadku. Urządzenia sygnalizacji zamontowano celem zmiany kategorii przejazdu z (...) na C. Przewidywany termin zmiany kategorii przejazdu to kwiecień 2015r. Lokomotywa w chwili wypadku była sprawna, posiadała „świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego” z aktualną ważnością przebiegu. Posiadała ważne przeglądy techniczne. Pociąg był prawidłowo oświetlony na czole pojazdu trakcyjnego i na końcu pociągu. Pociąg ze stacji poprzedzającej miejsce wypadku, tj. stacji B., wyjechał bez zatrzymywania o godz. 14.45 zgodnie z rozkładem jazdy. Maszynista zbliżając się do przejazdu kolejowego zauważywszy zbliżający się samochód ciężarowy podał sygnał (...). Pomimo tego samochód dalej jechał wjeżdżając na przejazd. Maszynista wdrożył nagłe hamowanie i widząc, że zderzenie jest nieuniknione schował się w maszynowni. Zareagował na zaistniałą sytuację prawidłowo, a działania jakie podjął były prawidłowe

i zgodne z obowiązującymi procedurami. Z opisu taśmy prędkościomierza wynika, że w momencie uderzenia pociąg jechał w prędkością 120 km/h. Jest to maksymalna dopuszczalna prędkość pociągu na tej trasie.

Komisja wskazała jako bezpośrednią przyczynę wypadku: wjechanie samochodu ciężarowego na przejazd kolejowy bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg pomimo podawanego sygnału (...). Jako pierwotną przyczynę zdarzenia wskazano zignorowanie przez kierującego pojazdem drogowym znaku B-20 (...) przed przejazdem kategorii „D, co jest naruszeniem przepisów art. 28 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zaś jako przyczynę pośrednią - niezachowanie ostrożności przez kierującego ciężkim pojazdem drogowym zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego.

(dowód: protokół ustaleń końcowych ze zdarzenia kategorii B-21 z dnia 26 lutego 2015r., k. 199-202, zeznania świadka M. S., k. 242verte-244, min. 00:23:12-00:51:00, nagranie przebiegu rozprawy, k. 245)

Pozwany (...)S.A. w ramach inwestycji pt.: „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku K. – C.", poza naprawą nawierzchni kolejowej i obiektów inżynierskich postanowił poprawić bezpieczeństwo na 21 przejazdach kolejowo - drogowych, w tym na przedmiotowym przejeździe w km 124,549, poprzez zabudowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej - (...), podnosząc kategorię przejazdu z kategorii D do kategorii C.

Pozwany zawarł z wykonawcą (...) S.A. umowę nr (...) /I na wykonanie ww. zadania. Prace objęte Umową miały być zakończone w ciągu 730 dni od podpisania Umowy tj. do dnia 16-04-2015 roku.

Prace modernizacyjne na przejeździe trwały do dnia 26 marca 2015 roku, w którym po komisyjnym odbiorze przekazano urządzenia (...) do eksploatacji wstępnej, a w dniu 07 maja 2015 roku po pomyślnie zakończonym okresie eksploatacji wstępnej, urządzenia przekazano do pełnej eksploatacji.

(dowód: umowa nr (...) /I z dnia 16 kwietnia 2013r., k. 295, protokół technicznego odbioru robót, k. 350-351, protokół, k. 352)

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego oraz obowiązki maszynisty zostały opisane w ustawie o transporcie kolejowym, na podstawie której zarządca infrastruktury kolejowej, czyli pozwany (...) S.A. i przewoźnik - w niniejszej sprawie (...) S.A. wydali instrukcje resortowe.

Ze sprawą związane są między innymi instrukcje:

- Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), w tym zapisy:

§ 62 Prędkość jazdy pociągów - [k. 563 - 566v]

§ 63 Postępowanie maszynisty w czasie jazdy pociągu - [k. 566v - 571v]

- Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-1), k. 354 - 454, w tym zapisy:

§ 12 Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym — [k. 391 v — 392] § 14 Sygnały na pociągach - [k. 397]

§ 16 Wskaźniki ust. 15 pkt. 7. Wskaźnik W 6a - [k. 413]

- Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 ((...)1), k. 299 -313, w tym zapisy:

§ 12 Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu — [k. 306v - 307v]

§ 13 P. w ruchu pociągów - [k. 307v - 308].

(dowód: Instrukcja o prowadzeniu pociągów Ir-1 (R-1), k. 455-619, Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-1), k. 354-454, Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1 ((...)1), k. 299 -313)

Maszynista w czasie jazdy ma obserwować tor, po którym prowadzi pociąg oraz przyrządy pomiarowe i ma prowadzić pociąg z prędkością, określoną w służbowym rozkładzie jazdy, dostosowując ją do sygnałów na semaforach i ograniczeń prędkości wynikających np. ze stanu nawierzchni.

W razie konieczności zwrócenia uwagi osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu maszynista ma obowiązek podać sygnał dźwiękowy Rp 1 (...). Maszynista pociągu, w odróżnieniu od kierowcy w ruchu drogowym, nie prowadzi pociągu na widoczność a ma obowiązek jechać z prędkością wynikającą z rozkładu jazdy i sygnałów na semaforach przestrzegając ewentualnych ograniczeń prędkości.

Z uwagi na drogę hamowania, wielokrotnie dłuższą od drogi hamowania samochodu, maszynista uprzedzany jest w odległości, co najmniej drogi hamowania, o następnym sygnale, co umożliwi dostosowanie prędkości do sygnału na konkretnym semaforze.

Droga hamowania pociągu zależy między innymi od ciężaru pociągu, profilu linii kolejowej i dopuszczalnej na danym odcinku prędkości jazdy i może wynosić nawet 1300 m. Tak długa droga hamowania pociągu wynika ze stosunkowo małej siły tarcia, występującej między stalowymi kołami taboru a stalowymi szynami - współczynnik tarcia wynosi $p = 0,05$ oraz dużego ciężaru pociągu.

Prawa fizyki narzucają zasadę prowadzenia ruchu kolejowego, według której na torze między posterunkami ruchu (lub między semaforami) może znajdować się tylko jeden pociąg.

W razie zauważenia przeszkody do jazdy, maszynista jest zobowiązany wdrożyć hamowanie nagłe, czyli takie, które umożliwi zahamowanie pociągu na najkrótszej drodze. Nie można oczekiwać, że maszynista zawsze zdąży zatrzymać pociąg przed przeszkodą, zauważoną najczęściej w niewielkiej odległości, gdyż maszynista nie ma technicznej możliwości zatrzymania pociągu na drodze kilkunastu czy kilkudziesięciu metrów a także nie może ominąć przeszkody.

Zasady technicznego i organizacyjnego zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych regulowały w dniu zdarzenia między innymi: a/ Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym; b/ Ustawa o transporcie kolejowym;

c./ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26-02-1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. 1996.33.144, obowiązujące do listopada 2015 roku), zwane Rozporządzeniem (...), w którym określono warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie projektowania i budowy skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi;

d/ Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 ((...)) 2014 rok

Skrzyżowanie toru kolejowego z drogą w jednym poziomie jest miejscem, gdzie przecinają się dwa odmienne rodzaje ruchu tj. ruch taboru kolejowego oraz ruch kołowy i pieszy.

Na przejeździe kolejowo-drogowym pierwszeństwo przed pieszymi i pojazdami samochodowymi ma zawsze pojazd kolejowy z uwagi na:

- długą drogę hamowania pociągów, sięgającą 1300 m, wynikającą ze stosunkowo małego współczynnika tarcia stalowych kół taboru o szyny;
- masę taboru kolejowego mogącą sięgać nawet 4000 ton;
- mniejszego o 1° swobody poruszania się taboru kolejowego w stosunku do pojazdów samochodowych.

W zależności od warunków lokalnych, bezpieczeństwa na przejeździe może być zapewnione poprzez zamykanie przejazdu rogatkami (półrogatkami) przez pracowników obsługi np. dróżników przejazdowych lub urządzenie automatyczne albo poprzez sygnalizację świetlną albo może nie być żadnego urządzenia zabezpieczającego a kierujący pojazdem samochodowym (lub pieszy) może przejechać (przejsć) przez przejazd po upewnieniu się, że do przejazdu nie zbliża się pojazd szynowy.

W każdym przypadku przejazd kolejowo - drogowy musi być odpowiednio oznakowany zarówno od strony toru kolejowego jak i od strony drogi.

Głównymi parametrami narzucającymi sposób zapewnienia bezpieczeństwa na przejeździe są:

- charakter oraz natężenie ruchu kolejowego i drogowego tzw. Iloczyn ruchu;
- warunki widoczności pojazdów kolejowych z drogi przez użytkowników drogi;
- prędkość pojazdów kolejowych;
- odległość miejsca obsługi od przejazdu kolejowego.

Ustalenie kategorii przejazdu kolejowo-drogowego użytku publicznego oraz sposobu jego zabezpieczenia należało do obowiązków zarządcy kolei w porozumieniu z właściwym zarządem drogi i komendantem wojewódzkim policji, co w tym czasie regulował § 22.1. Rozporządzenia (...).

Ustalenia te powinny znaleźć się w dokumentacji przejazdu kolejowo- drogowego, jaką jest metryka przejazdu. W metryce powinny być zapisane wszystkie ustalenia dotyczące kategorii i sposobu zabezpieczenia przejazdu, oznakowania od strony drogi i toru kolejowego, sposobu obsługi, iloczynu ruchu itp.

Rozporządzenie (...) obowiązujące do 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami dopuszczało następujące kategorie przejazdów i przejść: A, B, C, D, E i F.

Kategorie od A do D z założenia mają zastosowanie na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi.

Kategoria E dotyczy przejść przez tory kolejowe a kategoria F ma zastosowanie na przejazdach i przejściach użytku niepublicznego.

W dniu zdarzenia przejazd, na którym doszło do wypadku, był zaliczony do kategorii D, czyli przejazd nie był wyposażony w żadne urządzenia zabezpieczenia ruchu.

Zgodnie z Rozporządzeniem (...) do kategorii D zalicza się przejazdy, na których są spełnione określone warunki widoczności, iloczyn ruchu jest mniejszy niż 20 000 a dla pojazdów szynowych prędkość nie przekracza 120 km/h.

Zgodnie z Metryką przejazd ten spełnia wszystkie wymogi Rozporządzenia (...) dla kategorii D.

W ramach programu podniesienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego pozwany przeprowadził procedurę podniesienia kategorii przejazdu z kategorii D do kategorii C. Przejazd kolejowo-drogowy kategorii C jest wyposażony w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej ((...)) bez rogatek, która w czasie zbliżania się do przejazdu pociągu automatycznie uruchamia na sygnalizatorach drogowych migające światła czerwone uzupełnione o sygnał akustyczny. Do kategorii C zgodnie z Rozporządzeniem (...) zalicza się przejazdy, na których są spełnione określone warunki widoczności, iloczyn ruchu jest większy niż 20 000 mniejszy niż 50 000 a dla pojazdów szynowych prędkość nie przekracza 120 km/h.

Oznakowany przejazdu na drodze, opisane w §77 Rozporządzenia (...), ma na celu jednoznaczne uprzedzenie użytkownika drogi o zbliżaniu się do przejazdu i stosownego do kategorii zachowania, opisanego w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym.

Przejazd w km 124,549 powinien być oznakowany od strony drogi znakami G-4 i B-20 , za ustawienie których odpowiada (...) S.A oraz znakami A-10, G-la, G-lb i G-lc - za ustawianie których odpowiada zarządca drogi, co wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23-09-2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2003 roku, nr 177, poz. 1729) - §11.1.

Oznakowanie przejazdu od strony toru ma na celu uprzedzenie maszynisty o zbliżaniu się do przejazdu, co wynika z § 80 Rozporządzenia (...) i w § 16 Instrukcji Ie-I(E-I). Przed przejazdem ustawia się wskaźnik W 6a, nakazujące maszyniście podanie sygnału dźwiękowego Rp 1 (...), ostrzegającego użytkowników drogi o zbliżaniu się pociągu do przejazdu. Zgodnie z §12 Instrukcji Ie-I(E-I) dźwiękowy sygnał ostrzeżenia Rp 1 maszynista daje przed wskaźnikami W 6a a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych - po minięciu wskaźnika W 6a przy zbliżaniu się do przejazdu; na odcinku od miejsca ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pociągu.

Kierujący pojazdem samochodowym dojeżdżając do przejazdu kolejowego i przejeżdżając przez przejazd jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, art. 28 ust. 1 Prawa o Ruchu Drogowym. Powyższy przepis, poza szczególną ostrożnością, która w treści definicji art. 2 pkt 22 Prawa o Ruchu Drogowym, obliguje do „zwiększenia uwagi i dostosowaniu uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie”, nakłada dodatkowy obowiązek, polegający na tym, że przed wjechaniem na tory, kierujący jest obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy. Istotą zapisu powyższego artykułu jest fakt, że nie ma w nim mowy o sposobie oznakowania przejazdu oraz czy przejazd jest wyposażony w rogatki czy nie. Bezwzględnie przed wjechaniem na tory kierujący ma obowiązek upewnić się, że nie nadjeżdża pociąg.

Przepis ust. 2, tego samego artykułu Prawa o Ruchu Drogowym nie określa wartości prędkości pojazdu samochodowego. Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z prędkością umożliwiającą zatrzymanie samochodu w bezpiecznym miejscu.

Przepis ten określa, że zatrzymanie pojazdu musi nastąpić, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy sygnał zabrania wjazdu na przejazd. Przepis rozdziela pojęcia gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy sygnał zabrania wjazdu, co oznacza, że niezależnie od wyświetlanego sygnału, kierujący musi upewnić się że nie nadjeżdża pojazd szynowy.

Zgodnie z metryką, założoną w dniu 31-03-2003 roku, przejazd przedmiotowy przejazd kolejowy kategorii D w poziomie szyn leży na dwutorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 001 W. - K. między stacjami kolejowymi R. - B..

Tory kolejowe krzyżują się z drogą gminną nr (...) C. - B..

Dla pociągów na przejeździe obowiązuje prędkość 120 km/h.

Dla pojazdów samochodowych obowiązuje prędkość umożliwiającą kierowcy zatrzymanie samochodu w bezpiecznym miejscu.

Droga ma przebieg historyczny.

Kąt skrzyżowania drogi i torów kolejowych wynosi 90° a przejazd ma długość 13,2 m.

Od strony drogi, patrząc w kierunku jazdy samochodu R. przejazd w dniu zdarzenia był oznakowany następującymi znakami pionowymi- [k. 205, 211; U. 12]:

- 50 m przed przejazdem znak A-10 P. kolejowy bez zapór
- znak G-lb S. wskaźnikowy

- 7 m znak B-20 (...)
- 5,7 m znak G-4 Krzyż św. A. przed przejazdem kolejowym wielotorowym.

Od strony toru nr 2, w odległości 801 m przed przejazdem w km 125,350 ustawiony był wskaźnik W 6a nakazujący maszyniście podanie sygnału dźwiękowego Rp 1 (...). Widoczność nadjeżdżających pociągów była zgodna z Rozporządzeniem (...).

Kierujący (...) dojeżdżając do oznakowanego przejazdu kolejowego zmniejszał prędkość od 41 km/h do prędkości 6 km/h, przy której nastąpiło zderzenie.

Widoczność oznakowania ustawionego przed przejazdem była bardzo dobra. Poza nieczynnym (ciemnym) sygnalizatorem świetlnym, przed przejazdem znajdował się znak B-20 (...), który bezwzględnie czy nadjeżdża pociąg, czy też nie, zobowiązuje kierującego pojazdem do zatrzymania się. Warunkiem bezpiecznego przejazdu przez skrzyżowanie drogi publicznej z torami kolejowymi jest prawidłowe upewnienie się co do ruchu pojazdów szynowych. Aby kierujący dokładnie mógł zapoznać się z sytuacją, musiałby zatrzymać kierowany przez siebie pojazd. Wymuszało to ukształtowanie drogi w miejscu zdarzenia oraz oznakowanie. Kierujący, z nieustalonych przyczyn nie zatrzymał samochodu i w płynnym ruchu spowalniającym wjechał na tor nr 1 a potem na tor nr 2 doprowadzając do zderzenia z jadącą torem nr 2 lokomotywą pociągu nr (...).

Maszynista przed zderzeniem przez 5,6 sekundy podawał sygnał dźwiękowy Rp 1 (...), który to sygnał kierujący powinien usłyszeć i odpowiednio zareagować. Kierujący wjechał na przejazd z prędkością od 10 do 6 km/h. Droga do całkowitego zatrzymania samochodu z tej prędkości w warunkach suchej jezdni o współczynniku $p = 0,6 - 0,7$ wynosiłaby nie więcej niż 4 m.

Ostatecznym momentem na reakcję kierującego było minięcie znaku G-4

krzyż św. A.. Jeśli w tym miejscu nastąpiłby początek jego reakcji

psychofizycznej i kierujący samochodem podjąłby manewr hamowania, zatrzymałby samochód przed wjechaniem na tory.

Sposób zasłonięcia sygnalizatora świetlnego SI nie mógł mieć wpływu na przebieg zdarzenia i zachowanie kierowcy.

Kierujący samochodem R. nie zastosował się do art. 28 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w zakresie nie zachowania szczególnej ostrożności, nie upewnienia się czy nie zbliża się pojazd szynowy i nie podjęcia środków ostrożności, oraz do Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych w zakresie § 21 ust. 1 pkt 1 i 2 w związku z ust. 4 - wjazd na skrzyżowanie bez zatrzymania się i § 78 ust. 5 pkt 2 - znak krzyż św. A. wyznaczający miejsce do zatrzymania samochodu przed torami.

W dniu zdarzenia widoczność na tory i przejeżdżające pociągi z samochodu była dobra. Nie było żadnych przeszkód technicznych ani czynników atmosferycznych mogących tą widoczność utrudnić a czoło lokomotywy nadjeżdżającego pociągu było prawidłowo oświetlone.

Jak wynika z analizy Metryki przejazdu i wykonanych fotografii w dniu oględzin,

kąt skrzyżowania drogi z torami linii kolejowej wynosił 90° i był zgodny z Rozporządzeniem (...).

Przejazd kolejowy od strony toru był oznakowany prawidłowo wskaźnikiem W 6a, stojącym w odległości 801 m przed przejazdem, przy wymaganej Rozporządzeniem (...) odległości od 720 m do 960 m.

W odległości 50 m przed przejazdem kierowca samochodu R. napotkał znak A-10 co oznaczało, że zbliża się do przejazdu kolejowo - drogowego bez zapór. Obok znaku A-10 stał też jeden słupek wskaźnikowy G-lb. Brakowało

dwóch słupków wskaźnikowych G-1 a i G-1 c. Zdaniem biegłych braki te nie powinny mieć żadnego wpływu na zachowanie kierowcy.

W odległości 7 m od torów po prawej stronie drogi stał znak B-20 (...) zobowiązujący kierującego do zatrzymania się; zgodnie z § 21 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, znak B-20 oznacza zakaz wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem. Przepis ten stosuje się odpowiednio do znaku B-20 ustawionego przed torowiskiem.

Przed przejazdem kolejowym ustawione były dwa znaki G-4 - krzyże św. A. - przy wymaganym jednym, gdzie jeden za znaków stał w odległości 5,7 m od torów a drugi był zabudowany na nie oddanym jeszcze do eksploatacji sygnalizatorze świetlnym. Znaki G-4 informowały kierującego samochodem o zbliżaniu się do przejazdu wielotorowego i wyznaczały miejsce zatrzymania się w związku z ruchem pociągu.

Ukształtowanie przebiegu drogi od strony miejscowości B., która początkowo biegnie wzdłuż torów a przed przejazdem zmienia kierunek w ten sposób, że przecina tory pod kątem prostym, nie powinno mieć wpływu na zachowanie kierowcy. Kierowca był uprzedzony znakami pionowymi w wystarczającym stopniu o zbliżaniu się do skrzyżowania drogi z linią kolejową wielotorową a warunki zauważenia przez kierowcę zbliżającego się do przejazdu po torze nr 2 pociągu były dobre. Dodać należy, że maszynista w odległości 203 m przed przejazdem rozpoczął podawanie sygnału dźwiękowego (...) i podawał ten sygnał w sposób ciągły przez 5,6 sekundy a czoło pociągu było prawidłowo oświetlone trzema reflektorami,

W dniu zdarzenia dwukomorowy sygnalizator świetlny, od strony miejscowości B., był owinięty czarną folią w ten sposób, że V lewej komory i cała prawa komora były zasłonięte, natomiast % lewej komory było odsłonięte, co wyraźnie widać na fotografii Policji z dnia zdarzenia - k. 317]. Zasłanianie folią nieczynnych (nie oddanych do eksploatacji) sygnalizatorów świetlnych (...) ma na celu zapobiegnięcie wprowadzenia w błąd użytkowników drogi w czasie regulacji urządzeń sygnalizacji przejazdowej i testów poprawności działania urządzeń w czasie przed oddaniem ich do eksploatacji. Reguluje to zapis w Wytycznych odbioru technicznego oraz przekazywania do eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-6 (...). Fakt zasłonięcia sygnalizatorów nie powinien być odbierane przez kierowców jako sygnał lub informacja o działaniu sygnalizacji przejazdowej, gdyż nie jest to usankcjonowane żadnym przepisem. Gdy na sygnalizatorze nie świecą się żadne światła (bez znaczenia czy sygnalizator jest zasłonięty czy nie), kierujący powinien zatrzymać samochód przed znakiem (...).

W czasie, gdy na sygnalizatorze wyświetlane są migające czerwone światła, wjazd za sygnalizator jest zabroniony i zatrzymanie pojazdu powinno nastąpić przed miejscem jego ustawienia. Wynika to z zasady hierarchii opisanej w art. 5 ust. 1 prawa o Ruchu Drogowym, tj. stosowanie się do sygnałów świetlnych, a później do znaków drogowych. Zatem zasłonięcie sygnalizatora nie powinno mieć żadnego wpływu na taktykę kierującego samochodem R., a zatrzymanie samochodu powinno nastąpić na wysokości znaku B-20.

Zgodnie z § 22.7. Rozporządzenia (...) w przypadku uszkodzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej zarząd kolei ma ograniczyć prędkość pociągów oraz zarządzić ostrzeżenie sygnałami dźwiękowymi z pojazdów szynowych do czasu wprowadzenia strzeżenia przejazdu i powinien ustawić znak „Stój - sygnalizacja uszkodzona”.

W tym przypadku nie doszło do uszkodzenia sygnalizacji gdyż sygnalizacja była dopiero w trakcie budowy a ponadto (i to jest najważniejszy warunek) na przejeździe były spełnione wszystkie warunki dla przejazdu kategorii D.

W świetle obowiązującego w dniu zdarzenia Rozporządzenia (...) zarząd kolei nie miał obowiązku w czasie budowy urządzeń przejazdowych stawiać dodatkowych tablic lub znaków. Dopiero w obowiązującym od 2015 roku Rozporządzeniu (...) wprowadzono zapis regulujący postępowanie zarządcy kolei w czasie budowy urządzeń, nakazujący stosowanie tablicy o treści adekwatnej do sytuacji, cytat: W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo- drogowym kategorii B i C należy po obu stronach przejazdu na sygnalizatorach drogowych umieścić tablice informacyjne „sygnalizacja nieczynna”

W dacie zdarzenia nie było żadnych podstaw do ustawienia dodatkowych znaków ostrzegawczych i tabliczek informacyjnych, nie było też wymogu zastosowania strzeżenia przejazdu przez pracowników kolei oraz nie było potrzeby wprowadzenia ograniczenia prędkości pociągów na przejeździe.

Ostrzeżenie użytkowników drogi przed przejazdem sygnałem dźwiękowym z pociągu było wymagane przepisami a maszynista się do nich zastosował.

W dniu zdarzenia i w istniejących warunkach pogodowych maszynista mógł jechać z prędkością rozkładową, wynoszącą na tym odcinku linii kolejowej 120 km/h. Wg zapisów z monitoringu lokomotywy w czasie poprzedzającym zdarzenie pociąg jechał z prędkością 122 km/h a wg zapisów na taśmie prędkościomierza lokomotywy pociąg jechał z prędkością 120 km/h. Zapis z taśmy jest dokładniejszy, gdyż pochodzi z urządzenia pomiarowego podlegającego okresowo kalibracji.

Tuż przed zdarzeniem maszynista podjął manewr hamowania nagłego. Na liniach zarządzanych przez (...) S.A. dla prędkości od 101 km/h do 140 km/h przyjmuje się drogę hamowania pociągów o długości 1 000 m - Ie-4 ((...)). W odróżnieniu od zasad obowiązujących w ruchu drogowym, gdzie kierowca dysponując stosunkowo krótką drogą hamowania jedzie na widoczność i ma obowiązek dostosować prędkość pojazdu do warunków jazdy, maszynista pociągu jedzie na podstawie sygnałów na sygnalizatorach i wskaźnikach przy torze kolejowym z prędkością określoną w służbowym rozkładzie jazdy. Pociąg nr (...) miał długość 123 m i masę ogólną 225 t. Maszynisty, w odróżnieniu od użytkownika drogi, nie obowiązuje zasada ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu.

W sytuacji, gdy samochód R. wjechał na tor tuż przed pociągiem maszynista nie miał żadnych możliwości uniknięcia wypadku.

W dniu zdarzenia panowały korzystne warunki atmosferyczne. Z analizy nagrań z monitoringu z lokomotywy wynika, że maszynista w odległości 203 m przed przejazdem w km 124,549 rozpoczął podawanie sygnału dźwiękowego (...) i podawał go bez przerwy przez 5,6 sekund aż do czasu, gdy schronił się w maszynowni lokomotywy. Maszynista podał sygnał dźwiękowy w odpowiednim do sytuacji momencie. Wcześniejsze podanie sygnału Rp 1 przed wskaźnikiem W 6a, czyli w wymaganej odległości większej niż 801 m przed przejazdem, nie miało żadnego wpływu na przebieg wypadku, gdyż w tym czasie tj. 19 sekund przed zdarzeniem samochód mógł się znajdować w odległości ponad 300 m od przejazdu.

Przed zdarzeniem kierujący samochodem zmniejszał prędkość z wartości 41 km/h. Wykres na tarczy tachografu analogowego nie wskazuje zapisu sekundowego, przez co nie jest możliwe odczytanie czy hamowanie odbywało się za pomocą uruchomienia układu hamulcowego, czy też w warunkach hamowania oporami silnika. Spowalnianie ruchu samochodu rozpoczęło się na wysokości kreski wyznaczającej godzinę 14:45. Zderzenie nastąpiło przy prędkości samochodu wynoszącej 6 km/h.

W dniu zdarzenia-przejazd w km 124,549 spełniał wszystkie kryteria wymagane przepisami dla kategorii D.

Maszynista prowadził pociąg zgodnie z sygnałami kolejnych na semaforach i z prędkością około 120 km/h zgodną ze służbowym rozkładem jazdy. Zbliżając się do przejazdu podawał przez 5,6 sekundy sygnał (...).

Jadący z dozwoloną w tym miejscu i w tych warunkach prędkością 120 km/h maszynista nie miał żadnej możliwości zatrzymania pociągu przed samochodem, który w sposób nieprzewidziany i nieuprawniony wjechał na tory tuż przed nadjeżdżającym pociągiem.

Kierujący samochodem, pomimo utrudnienia wynikającego z ukształtowania drogi przed przejazdem, miał możliwość zapoznania się z sytuacją na torach kolejowych. Jeśli wykonałby ciążące na nim obowiązki wynikające z Ustawy o Ruchu Drogowym oraz znaków drogowych uniknąłby zdarzenia. Taktyka i technika jazdy kierującego samochodem miała ścisły związek przyczynowa - skutkowy z zaistnieniem zdarzenia.

(dowód: łączna opinia biegłego z zakresu zabezpieczenia ruchu kolejowego inż. K. B. i biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i techniki samochodowej mgr inż. M. R., k. 685-703, ustna uzupełniająca opinia biegłych, 855verte-862, min. 00:05:53-02:07:13, nagranie przebiegu rozprawy, k. 863)

W dniach od 17 listopada 2014 roku do 20 listopada 2014 roku zespół kontroli z Urzędu Transportu Kolejowego w W. przeprowadził kontrolę stanu technicznego infrastruktury oraz procesu utrzymania w tym przejazdu w km 124,549 linii nr 1 W. Centralna - K.. Wyniki kontroli zostały opisane w Protokole Kontroli z dnia 16 grudnia 2014 roku. Analizie poddano zapisy inspektorów dotyczące tylko przejazdu kolejowo -drogowego w km 124,549.

Kontrola wykazała następujące nieprawidłowości na przedmiotowym przejeździe kolejowym:

- brak ustawienia pachółków na dojazdach do przejazdu z prawej i lewej strony,
- brak minimalnej odległości punktu obserwacyjnego od przejazdu z prawej strony torów,
- umiejscowienie podwójnych znaków G-4 (krzyż Św. A.) z obu stron przejazdu,
- niewłaściwie umieszczony znak G-2 „Sieć pod napięciem” z obu stron torów,
- brak oznakowania poziomego na drodze w postaci linii bezwzględnego zatrzymania P-2 i napisu P-16 (...),
- ustawienie na gruncie nowego dodatkowego osygnalizowania przejazdu w postaci sygnalizatorów drogowych, nie uwzględnionego w uzgodnionej „Metryce przejazdu”,
- brak umieszczenia na sygnalizatorach drogowych tablicy informacyjnej „Sygnalizacja nieczynna” (napis „sygnalizacja nieczynna” wydrukowany na papierze i przyklejony do głowicy semafora, wydrukowany napis nie jest trwały)

Ocenę kontrolowanej działalności, łącznie z uwagami i wnioskami dotyczącymi stwierdzonych w czasie kontroli nieprawidłowości (...) opisał w Wystąpieniu Pokontrolnym z dnia 23-02-2015 roku .

Nieprawidłowości dotyczące przedmiotowego przejazdu z podaniem naruszonych przepisów opisano w pkt. 1, 2 i 6 Wystąpienia Pokontrolnego. Pozostałe punkty tj. pkt. 3, 4 i 5 nie dotyczyły przedmiotowego przejazdu.

W dniu 11 marca 2015 roku podmiot kontrolowany tj. (...) S.A. Zakład (...) w Ł. udzielił pisemnej odpowiedzi do (...) na Wystąpienie Pokontrolne.

(dowód: protokół kontroli z dnia 16 grudnia 2014r., k. 838-848, wystąpienie pokontrolne z dnia 23 lutego 2015r., k. 849-850, odpowiedź pozwanego na wystąpienie pokontrolne, k. 851-852)

Nieprawidłowości dotyczące przedmiotowego przejazdu z podaniem naruszonych przepisów opisano w pkt. 1, 2 i 6 Wystąpienia Pokontrolnego.

Pozostałe punkty tj. pkt. 3, 4 i 5 nie dotyczyły przedmiotowego przejazdu.

Umiejscowienie podwójnych znaków G-4 nie mieści się w pojęciu: nieprawidłowość a była to jedynie informacja o stanie faktycznym w dniu kontroli. Ustawienie drugich znaków G-4 wynikało z trwającego procesu budowy zmienianego sposobu zabezpieczenia przejazdu. Ten stan nie powinien zmylić

użytkownika drogi i nie powinien mieć żadnego wpływu na zachowanie kierowcy. Opisany przez inspektorów stan nie miał żadnego wpływu na wypadek.

Linia bezwzględnego zatrzymania ma oznaczenie P-12 a nie P-2. Do Protokołu prawdopodobnie wkraść się błąd pisarski. W dacie zdarzenia, przed przejazdem znajdował się znak drogowy B-20 (...). Nie było oznakowania

poziomego w postaci „Linii bezwzględnej zatrzymania” P-12 i napisu (...) P-16. Znak B-20 w znaczeniu § 21 ust. 1 pkt 1, 2 i ust. 2 oraz 4, Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, zakazywał wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed torowiskiem. Na podstawie ust. 2 tegoż przepisu, kierujący miał dowolność w ustawieniu pojazdu przed torowiskiem. Zatrzymanie powinno nastąpić w taki sposób, aby kierujący mógł się upewnić, że nie spowoduje to utrudnienia ruchu na torowisku.

Linia P-12 w znaczeniu § 89 ust. 1, Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, wyznacza miejsce, w którym powinno nastąpić zatrzymanie pojazdu, co nie wyklucza, że kierujący dla lepszej obserwacji ze swojego miejsca patrzenia, może zatrzymać pojazd przed, na i za linią P-12. Znak P-16, napis (...) § 89 ust. 4, Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, jest potwierdzeniem znaku B-20.

Najważniejszym przekazem i obowiązkiem wynikającym ze znaku B-20 oraz linii P-12 i napisu P-16 jest zatrzymanie pojazdu w celu upewnienia się kierującego, że wjazd na drogę z pierwszeństwem nie utrudni ruchu. Brak linii P-12 i napisu P-16, przy istniejącym znaku B-20, nie powoduje osłabienia czytelności oznakowania miejsca niebezpiecznego.

Brak oznakowania poziomego w postaci linii P-12 i napisu P-16, nie miał wpływu na zaistnienie zdarzenia.

Metryka przejazdu ma odzwierciedlać obowiązujący w danym czasie sposób zabezpieczenia i kategorię przejazdu. Ustawienie sygnalizatorów drogowych miało związek z zabudową sygnalizacji na przejeździe zakwalifikowanym do kategorii C, ale jeszcze nieuruchomionej. Ponieważ w dniu kontroli przejazd był zaliczony do kategorii D, nie było żadnych podstaw do uwzględnienia, w obowiązującej w tym czasie Metryce dla kategorii D, budowanych dopiero i przewidzianych do uruchomienia w przyszłości sygnalizatorów drogowych dla kategorii C. Oczywiście sygnalizatory drogowe powinny być uwzględnione w metryce przejazdu, ale dopiero od dnia przekazania sygnalizacji przejazdowej do eksploatacji.

Opisany przez inspektorów stan nie miał żadnego wpływu na wypadek.

Brak umieszczenia na sygnalizatorach drogowych tablicy informacyjnej „Sygnalizacja nieczynna” nie mieści się w pojęciu: Nieprawidłowość, gdyż żaden przepis nie nakładał obowiązku umieszczenia na sygnalizatorach drogowych na przejazdach kategorii D tabliczki z informacją dla użytkowników drogi „Sygnalizacja nieczynna”, nawet w czasie budowy urządzeń sygnalizacji przejazdowej. Obowiązki w tym zakresie, do dnia 14 listopada 2015 roku, regulował § 22

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. Zapis Rozporządzenia nakładał na zarządcę kolei obowiązek stawiania tablicy informacyjnej „Sygnalizacja nieczynna”, w razie uszkodzenia lub niedziałania samoczynnej sygnalizacji przejazdowej przed przejazdem kategorii C. Nie było obowiązku stawiania takich tablic przed przejazdami, na których budowano sygnalizację i na pewno nie było obowiązku stawiania takich tablic przed przejazdami kategorii D, a do tej kategorii w dniu wypadku przedmiotowy przejazd był zakwalifikowany.

Należy zauważyć, że w Wystąpieniu Pokontrolnym z dnia 23-02-2015 roku przy tej nieprawidłowości wskazano podstawę prawną tj. §22 ust. 8 pkt.2 Rozporządzenia (...) z 1998 roku ws. warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowie kolejowe ich usytuowanie, natomiast w cytowanym przez (...) rozporządzeniu paragraf 22 nie dotyczy w żadnym zakresie przejazdów kolejowych.

Opisany przez inspektorów stan nie miał żadnego wpływu na wypadek

Nieprawidłowości opisane przez inspektorów (...) [k. 838v - 839v, 849 - 850] nie miały wpływu na powstały wypadek i nie pozostawały w związku przyczynowym z przedmiotowym wypadkiem.

W dniu wypadku i w dniu kontroli (8 dni po wypadku) przejazd w km 124,549 był zakwalifikowany do kategorii D, która nie była kwestionowana przez inspektorów z (...). Widoczność oznakowania ustawionego przed przejazdem była bardzo dobra a oznakowanie jednoznacznie informowało kierującego o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo

- drogowego. Przed przejazdem znajdował się znak B-20 (...), który bezwzględnie zobowiązywał kierującego pojazdem do zatrzymania się przed wjazdem na przejazd. Maszynista prowadził pociąg z prędkością 120 km/h, zgodną z sygnałami na semaforach i ze służbowym rozkładem jazdy a zbliżając się do przejazdu podawał przez 5,6 sekundy sygnał (...). W zaistniałych warunkach maszynista nie miał żadnej możliwości zatrzymania pociągu przed samochodem, który w sposób nieprzewidziany i nieuprawniony wjechał na tory tuż przed nadjeżdżającym pociągiem. Kierujący, z nieustalonych przyczyn nie zatrzymał samochodu i w płynnym ruchu spowalniającym wjechał na tor nr 1 a potem na tor nr 2 doprowadzając do zderzenia z jadącą torem nr 2 lokomotywą pociągu nr (...). Kierujący samochodem, dostosowując technikę jazdy do powagi zagrożenia przed przejazdem kolejowym, miał możliwość oceny sytuacji na torach kolejowych i zauważenia zbliżającego się pociągu. Ukształtowanie jezdni przed torowiskiem, dla kierunku jazdy samochodu, mogło utrudnić kierującemu ustawienie pojazdu ciężarowego pod kątem 90 stopni w odniesieniu do torów kolejowych, ale nie było czynnikiem decydującym o braku możliwości zapoznania się kierującego z odbywającym się ruchem kolejowym. Taktyka i technika jazdy kierującego samochodem miała ścisły związek przyczynowo skutkowy z zaistnieniem zdarzenia. Wywiązanie się przez kierującego samochodem z obowiązków wynikających w ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz dostosowanie się do znaków drogowych zapobiegłoby zdarzeniu.

Utrwalony zapis video z kabiny lokomotywy pokazuje, bez cienia

wątpliwości, iż kierujący samochodem mając możliwość zauważenia zbliżającego się pociągu, bez obligatoryjnego zatrzymania wjechał na przejazd tuż przed czołem pociągu.

W dniu wypadku na przejeździe kolejowym w km 124,549 były wystarczające warunki widoczności, które nie były kwestionowane przez policję, prokuraturę, komisję prowadzącą postępowanie i inspektorów (...).

(dowód: pisemna opinia uzupełniająca biegłego z zakresu zabezpieczenia ruchu kolejowego inż. K. B. i biegłego z

zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i techniki samochodowej mgr inż. M. R., k. 912-918, k. 976-983, ustna uzupełniająca opinia biegłych, 855verte-862, min. 00:05:53-02:07:13, nagranie przebiegu rozprawy, k. 863)

Metryka przejazdu jest dokumentem, gdzie wpisywane są wszystkie dane dotyczące danego przejazdu kolejowego, tj.: widoczność, oznakowanie drogowe, oznakowanie kolejowe, szkic takiego przejazdu, dane o drodze i dane o linii kolejowej.

(dowód: metryka przejazdu, k. 827-832, zeznania świadka M. Ł., k. 903verte-905, min. 00:06:02-00:32:28, nagranie przebiegu rozprawy, k. 906)

Pociąg, gdy się tylko pojawi na łuku, który jest prawie 800 m od przejazdu, czoło pociągu jest widoczne, tym bardziej, że pociągi mają obowiązkowy sygnał na przodzie pociągu, w tym przypadku na lokomotywie, mają świecić się 3 reflektory światłem białym i w dniu wypadku światła białe były włączone, co wynika z nagrania video z monitoringu z kabiny lokomotywy tego pociągu. Nie ma żadnej wątpliwości, że pociąg był osygnalizowany. Widoczność tego pociągu była bardzo duża, ponad 800 m, dalej jest lekki łuk, patrząc od strony przejazdu w lewo. Jak jest przed łukiem to tego pociągu nie widać. Tor jest płaski, nie ma po drodze przeszkód, żadnych wiaduktów, kładek czy innych utrudnień. Pociąg od 800 m zbliża się do przejazdu, jest z całą pewnością, stojąc przed znakiem „stop” widoczny. Pociąg był widoczny dużo wcześniej, kierowca musiał go zobaczyć zanim wjechał na przejazd. W polu widzenia kierowcy nie było żadnej przeszkody ograniczającej widoczność, w postaci zarośli, drzew, krzewów.

W sytuacjach, gdy widoczność w czasie zbliżania się do przejazdu nie jest w sposób ciągły możliwa, należy przed przejazdem ustawić znak (...). Tak było w przypadku przedmiotowego przejazdu - w czasie dojazdu do przejazdu nie było ciągłej widoczności toru kolejowego, wcześniej wynikało to z kierunku drogi, która idzie równolegle do toru a kierowca jedzie w przeciwną stronę niż ten pociąg, w międzyczasie w trakcie budowy sygnalizacji przejazdowej w pobliżu torów

postawiono kontener z aparaturą sygnalizacji przejazdowej, która kiedyś miała być uruchomiona. W związku z tym, w sytuacji gdy widoczność nadjeżdżających pociągów nie jest ciągła, wtedy obowiązkowo przed przejazdem należy ustawić znak „stop”. Gdy ta widoczność jest ciągła i w tym trójkącie widoczności nie ma żadnego problemu z obserwacją, wtedy tego znaku „Stop” stawiać nie trzeba. Jest tylko krzyż św. A..

Przedmiotowy przejazd kolejowy spełniał w zakresie widoczności wymogi dla przejazdu kolejowego kategorii (...).

Pozwany (...) S.A., jako zarządca infrastruktury kolejowej, w świetle przepisów obowiązujących na dzień wypadku, nie dopuścił się żadnych zaniechań ani zaniedbań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu na przedmiotowym przejeździe kolejowym, a które pozostawały w związku z wypadkiem z dnia 9 listopada 2014r.

(dowód: opinia uzupełniająca biegłego z zakresu zabezpieczenia ruchu

kolejowego inż. K. B. i biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i techniki samochodowej mgr inż. M. R., k. 855verte-862, min. 00:05:53-02:07:13, nagranie przebiegu rozprawy, k. 863)

Dokonując oceny zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego Sąd nie podzielił twierdzeń świadków: K. G., M.

Chmielarskiego, którzy wskazali, iż na przedmiotowym przejeździe kolejowym była słaba widoczność, którą ograniczały rosnące przy torach krzaki, wycięte pod wypadku. Powyższe zeznania pozostają w sprzeczności z zapisami zawartymi w protokole oględzin komisji kolejowej (k. 136-137), z którego wynika, iż widoczność nadjeżdżającego pociągu od strony drogi była dobra i niczym nie była przysłonięta.

D. ustaleń faktycznych Sąd oparł się przede wszystkim na opinii biegłego z zakresu zabezpieczenia ruchu kolejowego inż. K. B. i biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i techniki samochodowej mgr inż. M. R.. W ocenie Sądu powyższa opinia, uzupełniona dwiema opiniami pisemnymi i jedną złożoną na rozprawie opinią ustną, jest bardzo wnikliwa, rzetelna, spójna, konsekwentna. Biegli, w oparciu o całokształt zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w bardzo szczegółowy sposób dokonali analizy okoliczności przedmiotowego wypadku w odniesieniu do zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zasad ruchu drogowego. W wyczerpujący sposób udzielili także odpowiedzi i wyjaśnień odnośnie wszystkich wątpliwości i zastrzeżeń zgłoszonych przez pełnomocników stron, w szczególności szeregu zastrzeżeń podniesionych przez pełnomocnika powodów. Sąd nie podziela przy tym oceny pełnomocnika powodów, iż powyższa opinia jest nierzetelna, wewnętrznie sprzeczna, wykracza poza zakres udzielonego przez Sąd zlecenia, jak i poza ustawowo określone zadania biegłego, zaś wnioski biegłych oparte są na dowolnie wybranych dowodach, bez uzasadnienia przyczyn dokonanego wyboru. Powyższa ocena jest dowolną oceną pełnomocnika, zarzuty zostały sformułowane w odniesieniu do wybiórczo zanalizowanych wniosków opinii. Podczas, gdy prawidłowa ocena materiału dowodowego to ocena całokształtu tegoż materiału. Krytyka opinii, zawarta w kilku bardzo obszernych pismach procesowych, wynika nie ze sprzeczności wniosków i tez zawartych w opinii z dowodami, czy też ich nielogiczną analizą, lecz z faktu, iż powyższe tezy nie są zgodne z założeniami przyjętymi przez stronę powodową.

Wbrew zarzutom podnoszonym przez pełnomocnika powodów, biegli wnikliwie i w oparciu o przedstawione dowodowy i posiadaną wiedzę specjalistyczną dokonali analizy przedmiotowego wypadku, jego przebiegu i przyczyn. Wskazali, iż przedmiotowy przejazd kolejowy spełniał wszystkie określone prawem, tj. Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26-02-1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (obowiązujące do listopada 2015 roku), wymogi dla posiadanego statusu przejazdu kategorii D. Dokonali szczegółowej analizy kluczowych dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy kwestii, tj. widoczności w miejscu zdarzenia na tory i zbliżające się podciągi z samochodu zbliżającego się do przejazdu kolejowego. Formułując wnioski w tym zakresie biegli opierali się na wynikach dokonanych przez siebie oględzin miejsca zdarzenia, zapisów video z monitoringu lokomotywy, a także analizując zawarte w aktach sprawy dokumenty, w tym metrykę przejazdu. Na tej podstawie biegli zgodnie i

kategorycznie stwierdzili, iż widoczność była dobra i nie wykryli żadnych przeszkód technicznych ani czynników atmosferycznych mogących tę widoczność utrudnić, zaś czoło lokomotywy nadjeżdżającego pociągu było należycie oświetlone. Biegli kategorycznie stwierdzili, iż zapis video z lokomotywy pociągu, bez cienia wątpliwości pokazuje, że kierujący samochodem mając możliwość zauważenia zbliżającego się pociągu, bez obligatoryjnego zatrzymania wjechał na przejazd tuż przed czołem pociągu.

Szczegółowo i obszernie uzasadnili także wnioski dotyczące braku oznakowania sygnalizacji na przedmiotowym przejeździe. Wskazali, iż w dniu zdarzenia dwukomorowy sygnalizator świetlny, od strony miejscowości B., był owinięty czarną folią w ten sposób, że V lewej komory i cała prawa komora były zasłonięte, natomiast % lewej komory było odsłonięte, co wyraźnie widać na fotografii Policji z dnia zdarzenia - k. 317]. Zasłanianie folią nieczynnych (nie oddanych do eksploatacji) sygnalizatorów świetlnych (...) ma na celu zapobiegnięcie wprowadzenia w błąd użytkowników drogi w czasie regulacji urządzeń sygnalizacji przejazdowej i testów poprawności działania urządzeń w czasie przed oddaniem ich do eksploatacji. Fakt zasłonięcia sygnalizatorów nie powinien być odbierane przez kierowców jako sygnał lub informacja o działaniu sygnalizacji przejazdowej, gdyż nie jest to usankcjonowane żadnym przepisem. Gdy na sygnalizatorze nie świecą się żadne światła (bez znaczenia czy sygnalizator jest zasłonięty czy nie), kierujący powinien zatrzymać samochód przed znakiem (...).

W czasie, gdy na sygnalizatorze wyświetlane są migające czerwone światła, wjazd za sygnalizator jest zabroniony i zatrzymanie pojazdu powinno nastąpić przed miejscem jego ustawienia. Wynika to z zasady hierarchii opisanej w art. 5 ust. 1 prawa o Ruchu Drogowym, tj. stosowanie się do sygnałów świetlnych, a później do znaków drogowych. Zatem zasłonięcie sygnalizatora nie powinno mieć żadnego wpływu na taktykę kierującego samochodem R., a zatrzymanie samochodu powinno nastąpić na wysokości znaku B-20.

Zgodnie z § 22.7. Rozporządzenia (...) w przypadku uszkodzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej zarząd kolei ma ograniczyć prędkość pociągów oraz zarządzić ostrzeżenie sygnałami dźwiękowymi z pojazdów szynowych do czasu wprowadzenia strzeżenia przejazdu i powinien ustawić znak „Stój - sygnalizacja uszkodzona”.

W tym przypadku nie doszło do uszkodzenia sygnalizacji gdyż sygnalizacja była dopiero w trakcie budowy a ponadto (i to jest najważniejszy warunek) na przejeździe były spełnione wszystkie warunki dla przejazdu kategorii D.

W świetle obowiązującego w dniu zdarzenia Rozporządzenia (...) zarząd kolei nie miał obowiązku w czasie budowy urządzeń przejazdowych stawiać dodatkowych tablic lub znaków. Dopiero w obowiązującym od 2015 roku Rozporządzeniu (...) wprowadzono zapis regulujący postępowanie zarządcy kolei w czasie budowy urządzeń, nakazujący stosowanie tablicy o treści adekwatnej do sytuacji, cytat: **W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo- drogowym kategorii B i C należy po obu stronach przejazdu na sygnalizatorach drogowych umieścić tablice informacyjne** „sygnalizacja nieczynna”. Wobec powyższego biegli jednoznacznie stwierdzili, iż brak tablicy informacyjnej odnośnie sygnalizatora nie pozostaje w żadnym związku przyczynowym z wypadkiem. Jak zasadnie wskazali biegli argumentacja pełnomocnika powodów, iż kolejność stosowania się do znaków i sygnałów drogowych i niezasłonięte sygnalizatory i nieopatrzone tablicą informacyjną o ich niedziałaniu, nie nakładały bezwzględnego obowiązku zatrzymania kierującego samochodem przed znakiem STOP, ponieważ brak wyświetlenia czerwonego sygnału oznacza, że można przejechać przez przejazd, jest jaskrawym zaprzeczeniem podstawowych zasad ruchu drogowego.

Wobec powyższego Sąd uznał, iż pomimo szeregu zarzutów i zastrzeżeń do opinii biegłych zgłoszonych przez pełnomocnika powoda, wnioski tej opinii nie zostały skutecznie podważone. Z tych względów Sąd oddalił wniosek pełnomocnika powodów o dopuszczenie dowodu z opinii innego zespołu biegłych z zakresu ruchu kolejowego i rekonstrukcji wypadków drogowych. Nie jest uzasadniony wniosek strony o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego, jeżeli w przekonaniu Sądu opinia wyznaczonego biegłego jest na tyle kategoryczna i przekonująca, że wystarczająco wyjaśnia zagadnienia wymagające wiadomości specjalnych (orzeczenie SN z 21.11.1974r., II CR 638/74). Do dowodu z opinii biegłego nie mogą mieć zastosowanie wszystkie zasady prowadzenia dowodów, a w szczególności art. 217 § 1 k.p.c. Nie można zatem przyjąć, iż sąd jest obowiązany dopuścić dowód z kolejnych biegłych

w każdym wypadku, gdy złożona opinia jest niekorzystna dla strony. Odmienne stanowisko oznaczałoby przyjęcie, że należy przeprowadzić dowód z wszelkich możliwych biegłych, by się upewnić, czy niektórzy z nich nie byłiby takiego zdania, jak strona (orzeczenie SN z 15.02.1974r., II CR 817/73, orzeczenie SN 18 .02. 1974r., I CR 5/74).

Sąd nie uwzględnił także wniosku pełnomocnika powodów o wyłączenie biegłego K. B. od wydania opinii w sprawie z uwagi na zarzut

braku bezstronności wynikający z faktu związków biegłego w ramach pracy zawodowej z (...). W piśmie z dnia 15 marca 2019r. (k. 919-920) biegły przedstawił swoją drogę zawodową, wskazał w jakim okresie był związany z Przedsiębiorstwem (...). Nigdy nie był zatrudniony w pozwanej spółce (...), zaś ostatecznie zlecenia dla tego podmiotu wykonał w 2007r. Od 2010r. jest na emeryturze. Od 1983r. bez przerwy przez dziesięć kadencji jest biegłym sądowym z zakresu zabezpieczenia ruchu kolejowego. Powyższe wyjaśnienia biegłego oraz treść wydanej przez niego opinii, jej fachowość, rzetelność, obiektywizm, wnikliwa, rzeczowa i profesjonalna analiza, dają jednoznaczne podstawy do uznania zarzutu braku bezstronności biegłego za absolutnie nieuzasadniony, służący zaś jedynie do podważenia niekorzystnej dla strony powodowej opinii.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwa jako niezadane podlegało oddaleniu.

Powodowie skierowali swoje roszczenia przeciwko pozwanemu (...) Spółka Akcyjna w W.. Powyższy podmiot jako zarządca infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2002r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019r., poz. 710) zobowiązany jest do utrzymania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzoru nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów. Rozważenie zasadności powództwa, w kontekście podstawy prawnej odpowiedzialności pozwanego tj. normy art. 435 k.c., wymaga zatem ustalenia, czy w dacie zdarzenia, tj. w dniu 9 listopada 2014r. na przejeździe kolejowym w 124,549 km linii kolejowej W.- K. spełnione były wszystkie, spoczywające na pozwanym jako zarządcy infrastruktury, wymogi zapewniające bezpieczny ruch kolejowy.

W świetle zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego należy uznać, iż pozwany dopełnił wszystkich obowiązków w zakresie zapewnienia bezpiecznego ruchu kolejowego w miejscu zdarzenia, zaś przedmiotowy wypadek nie pozostaje w związku przyczynowym ze stanem bezpieczeństwa na przedmiotowym przejeździe kolejowym. Strona powodowa, na której w tym zakresie spoczywał ciężar dowodowy, nie wykazała w toku procesu, aby do wypadku, jaki wydarzył się w dniu 9 listopada 2014r. doszło na skutek niezapewnienia bezpieczeństwa przez pozwanego jako zarządcę infrastruktury

kolejowej. Kluczowym w tym zakresie jest dowód z opinii biegłych: biegłego z zakresu zabezpieczenia ruchu kolejowego inż. K. B. oraz biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych mgr inż. M. R.. W powyższej opinii, której wnioski Sąd w pełni podzielił, biegli dokonali precyzyjnej analizy stanu przejazdu kolejowego w dniu zdarzenia, dokonali oceny, czy spełniał on wymogi przejazdu kategorii D, do której został zakwalifikowany, w szczególności w zakresie widoczności, jakie znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa na przedmiotowym przejeździe miało nie zasłonięcie montowanych sygnalizatorów, jaki był przebieg wypadku i przede wszystkim jakie były jego przyczyny, dokonali także oceny zachowań uczestników zdarzenia, tj. maszynisty pociągu oraz kierującego pojazdem ciężarowym P. G. (2).

Przedmiotowy przejazd kolejowy został zakwalifikowany do kategorii D. Szczegółowe kwestie dotyczące wymogów jakie winny spełniać przejazdy kolejowe zaliczone do określonych kategorii określało w dacie zdarzenia Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. 1996.33.144, obowiązujące do listopada 2015 roku), zwane Rozporządzeniem (...), w którym określono

warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie projektowania i budowy skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi.

W dniu zdarzenia przejazd, na którym doszło do wypadku, był zaliczony do kategorii D, czyli przejazd nie był wyposażony w żadne urządzenia zabezpieczenia ruchu. Zgodnie z powyższym rozporządzeniem (...) do kategorii D zalicza się przejazdy, na których są spełnione określone warunki widoczności, iloczyn ruchu jest mniejszy niż 20 000 a dla pojazdów szynowych prędkość nie przekracza 120 km/h. Zgodnie z metryką przejazdu oraz w świetle jednoznacznych wniosków opinii biegłych Sąd uznał, iż przedmiotowy przejazd spełnia wszystkie wymogi Rozporządzenia (...) dla kategorii D, w tym również, co kwestionowała strona powodowa, w zakresie widoczności. Jak wynika z przekonującej opinii biegłych widoczność była dobra, nie było żadnych przeszkód technicznych ani czynników atmosferycznych mogących tę widoczność utrudnić, zaś czoło lokomotywy nadjeżdżającego pociągu było należycie oświetlone. Biegli kategorycznie stwierdzili, iż zapis video z lokomotywy pociągu, bez cienia wątpliwości pokazuje, że kierujący samochodem mając możliwość zauważenia

zbliżającego się pociągu, bez obligatoryjnego zatrzymania wjechał na przejazd tuż przed czołem pociągu.

W ramach programu podniesienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego pozwany przeprowadził procedurę podniesienia kategorii przejazdu z kategorii D do kategorii C. Przejazd kolejowo-drogowy kategorii C jest wyposażony urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej ((...)) bez rogatek, która w czasie zbliżania się do przejazdu pociągu automatycznie uruchamia na sygnalizatorach drogowych migające światła czerwone uzupełnione o sygnał akustyczny. Sygnalizacja ta w dacie zdarzenia była w trakcie montażu, została oddana do użytku w kwietniu 2015r. Wbrew twierdzeniom strony powodowej fakt nie zasłonięcia nie uruchomionych sygnalizatorów oraz brak tablicy informacyjnej, że sygnalizacja jest nieczynna, nie stanowi zaniedbania pozwanego rzutującego na bezpieczeństwo na przedmiotowym przejeździe kolejowym. W świetle obowiązującego w dniu zdarzenia Rozporządzenia (...) z dnia 26 lutego 1996 roku zarząd kolei nie miał obowiązku w czasie budowy urządzeń przejazdowych stawiać dodatkowych tablic lub znaków. Zgodnie z zapisem § 22 powyższego rozporządzenia zarządca infrastruktury miał obowiązek stawiania tablicy informacyjnej „Sygnalizacja nieczynna”, w razie uszkodzenia lub niedziałania samoczynnej sygnalizacji przejazdowej przed przejazdem kategorii C. Nie było obowiązku stawiania takich tablic przed przejazdami, na których budowano sygnalizację i na pewno nie było obowiązku stawiania takich tablic przed przejazdami kategorii D, a do tej kategorii w dniu wypadku przedmiotowy przejazd był zakwalifikowany. Dopiero w obowiązującym od 2015 roku Rozporządzeniu (...) wprowadzono zapis regulujący postępowanie zarządcy kolei w czasie budowy urządzeń, nakazujący stosowanie tablicy o treści adekwatnej do sytuacji, w przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo- drogowym kategorii B i C należy po obu stronach przejazdu na sygnalizatorach drogowych umieścić tablice informacyjne „sygnalizacja nieczynna”.

Przedmiotowy przejazd kolejowy, jak wynika z opinii biegłych, był także prawidłowo oznakowany zarówno od strony drogi, gdzie umieszczono znaki: A-10 przejazd kolejowy bez zapór, B-20 (...) i G-4 - Krzyż Św. A., jak i od strony toru, gdzie w odległości 801 przed przejazdem ustawiony był wskaźnik (...) nakazujący maszynie podanie sygnału (...).

Wobec powyższego Sąd uznał, iż pozwany (...) S.A., jako zarządca infrastruktury kolejowej, w świetle przepisów obowiązujących na dzień wypadku, nie dopuścił się żadnych zaniechań ani zaniedbań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu na przedmiotowym przejeździe kolejowym, a które pozostawały w związku przyczynowym z wypadkiem z dnia 9 listopada 2014r.

Analiza przebiegu zdarzenia z dnia 9 listopada 2014r. prowadzi natomiast do wniosku, iż do wypadku doszło na skutek rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego przez poszkodowanego kierującego pojazdem ciężarowym P. G. (2) polegające na niezachowaniu szczególnej ostrożności przed wjazdem na przejazd kolejowy i nie dostosowaniu się do znaków drogowych, w szczególności znaku B- 20 (...). Z analizy powyższego wypadku wynika bowiem, iż w dniu zdarzenia widoczność oznakowania ustawionego przed przejazdem była bardzo dobra a oznakowanie jednoznacznie informowało kierującego o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo - drogowego. Przed przejazdem znajdował się znak

B-20 (...), który bezwzględnie zobowiązywał kierującego pojazdem do zatrzymania się przed wjazdem na przejazd. Maszynista prowadził pociąg z prędkością 120 km/h, zgodną z sygnałami na semaforach i ze służbowym rozkładem jazdy a zbliżając się do przejazdu podawał przez 5,6 sekundy sygnał (...). W zaistniałych warunkach maszynista nie miał żadnej możliwości zatrzymania pociągu przed samochodem, który w sposób nieprzewidziany i nieuprawniony wjechał na tory tuż przed nadjeżdżającym pociągiem. Kierujący, z nieustalonych przyczyn nie zatrzymał samochodu i w płynnym ruchu spowalniającym wjechał na tor nr 1 a potem na tor nr 2 doprowadzając do zderzenia z jadącą torem nr 2 lokomotywą pociągu. Kierujący samochodem, dostosowując technikę jazdy do powagi zagrożenia przed przejazdem kolejowym, miał możliwość oceny sytuacji na torach kolejowych i zauważenia zbliżającego się pociągu. Ukształtowanie jezdnii przed torowiskiem, dla kierunku jazdy samochodu, mogło utrudnić kierującemu ustawienie pojazdu ciężarowego pod kątem 90 stopni w odniesieniu do torów kolejowych, ale nie było czynnikiem decydującym o braku możliwości zapoznania się kierującego z odbywającym się ruchem kolejowym. Taktyka i technika jazdy kierującego samochodem miała ścisły związek przyczynowo skutkowy z zaistnieniem zdarzenia. Wywiązanie się przez kierującego samochodem z obowiązków wynikających w ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz dostosowanie się do znaków drogowych zapobiegłoby zdarzeniu.

Utrwalony zapis video z kabiny lokomotywy pokazuje, bez cienia wątpliwości, iż kierujący samochodem mając możliwość zauważenia zbliżającego się pociągu, bez obligatoryjnego zatrzymania wjechał na przejazd tuż przed czołem pociągu.

Kierujący samochodem R. P. G. (2) nie zastosował się do: art. 28 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, w zakresie nie zachowania szczególnej ostrożności, nie upewnienia się czy nie zbliża się pojazd szynowy i nie podjęcia środków ostrożności oraz do Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych w zakresie § 21 ust. 1 pkt 1 i 2 w związku z ust. 4 - wjazd na skrzyżowanie bez zatrzymania się i § 78 ust. 5 pkt 2 - znak krzyż św. A. wyznaczający miejsce do zatrzymania samochodu przed torami.

W tych okolicznościach Sąd uznał, iż wyłączną przyczyną wypadku z dnia 9 listopada 2014r. było rażące naruszenia przepisów ruchu drogowego przez poszkodowanego kierującego pojazdem ciężarowym P. G. (2), co stanowi okoliczność egzoneracyjną wyłączającą odpowiedzialność na podstawie art. 435 k.c. Wyłączna wina poszkodowanego wyłącza w ocenie Sądu odpowiedzialność także wobec powodów jako dochodzących roszczeń z tytułu śmierci osoby bliskiej.

Mając powyższe na uwadze, wobec niewykazania w toku postępowania podstaw odpowiedzialności pozwanego (...) S.A., jako zarządcy infrastruktury kolejowej, Sąd oddalił powództwo w całości jako nie znajdujące prawnego ani faktycznego uzasadnienia.

Na podstawie art. 102 k.p.c. Sąd nie obciążył powodów obowiązkiem zwrotu kosztów procesu na rzecz pozwanego. W ocenie Sądu charakter roszczeń objętych żądaniem pozwu, skomplikowane okoliczności faktyczne sprawy, utrudniające stronie jednoznaczną ocenę zasadności jej żądań, uzasadniają uznanie, iż zachodzi szczególnie uzasadniony wypadek, dający podstawę od odstąpienia od obciążenia strony przegrywającej kosztami procesu. Wydając powyższe rozstrzygnięcie Sąd miał także na uwadze trudną sytuację materialną powodów oraz fakt, iż dwoje z powodów jest jeszcze małoletnich.

SSO Renata Lech

ZARZĄDZENIE

- 1. Odnotować sporządzenie uzasadnienia w kontrolce terminowości uzasadnień.**
- 2. Odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom stron.**