

# Uszkodzenia infrastruktury kolejowej przez kierowców.

By kama3 kama3

lut 2, 2026

Coraz częściej dochodzi do uszkodzenia infrastruktury kolejowej przez kierowców

Twierdzenie, że uszkodzenia infrastruktury kolejowej przez kierowców występują coraz częściej, znajduje potwierdzenie w raportach i statystykach. Liczba

**incydentów na przejazdach kolejowych, w tym uszkodzeń szlabanów, znacznie wzrosła** w ostatnich latach, głównie z powodu nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierowców.

Kluczowe informacje na ten temat:

- **Wzrost incydentów:** W ostatnich latach (np. do sierpnia jednego z ostatnich lat) odnotowano ponad 400 zdarzeń spowodowanych przez kierowców, takich jak wjazd na przejazd przy czerwonym świetle, utknięcie na torach czy wyłamanie rogatek.
- **Główna przyczyna wypadków:** Większość wypadków na sieci kolejowej (ponad 70%) wynika z czynników zewnętrznych, niezwiązanych bezpośrednio z działalnością kolei, w tym z nieostrożności kierowców na przejazdach.
- **Skutki finansowe:** Koszty odtworzenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym zniszczonych w wyniku dewastacji (w tym przez kierowców) sięgają milionów złotych rocznie.
- **Działania zapobiegawcze:** Zarządcy infrastruktury, tacy jak PKP Polskie Linie Kolejowe, prowadzą kampanie edukacyjne ("Bezpieczny przejazd") oraz dążą do instalacji innowacyjnych systemów monitorujących zachowanie kierowców na przejazdach, aby poprawić bezpieczeństwo.

Problemem jest często brak świadomości kierowców na temat prawidłowego zachowania w obszarze kolejowym oraz bagatelizowanie zagrożenia, co prowadzi do niebezpiecznych sytuacji i uszkodzeń infrastruktury.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

6 witryn

- Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego
- 23 lis 2022 — Musimy mieć świadomość, że każda z tych sytuacji potencjalnie może zakończyć się wypadkiem i ofiarami. Dlatego pragnę p...
- Urząd Transportu Kolejowego
- Znacznie wzrosła liczba incydentów na przejazdach kolejowych
- Wjazd na przejazd kolejowy przy sygnale świetlnym i opadających rogatek, utknięcie na przejeździe, wyłamanie szlabanów – tylko d...
- Rynek Infrastruktury
- Zanim będzie za późno: bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych
- 11 maj 2025 — Prezes UTK w odpowiedzi na liczbę naruszeń i ponoszonych kosztów proponuje zabudowę urządzeń monitorujących na 500 prze...
- Urząd Transportu Kolejowego

Pokaż wszystkie

W ostatnich latach (np. do sierpnia jednego z ostatnich lat) odnotowano ponad 400 zdarzeń spowodowanych przez kierowców, takich jak wjazd na przejazd przy czerwonym świetle, utknięcie na torach czy wyłamanie rogatki. Ile zdarzeń doprowadziło do uszkodzenia składów kolejowych?

Statystyki zazwyczaj koncentrują się na całkowitej liczbie wypadków, ich ofiarach (zabitych i rannych) oraz na uszkodzeniach infrastruktury kolejowej (np. szlabanów, sygnalizacji), a nie na konkretnej, oddzielnej liczbie uszkodzonych składów kolejowych.

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) oraz PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) podają ogólną liczbę **wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych**, z których każda kolizja z pociągiem niemal automatycznie powoduje uszkodzenie składu (choć stopień uszkodzenia może być różny).

- W 2023 roku zgłoszono łącznie **61 wypadków** na przejazdach kolejowo-drogowych (wzrost o 3 zdarzenia w porównaniu do 2022 roku). Niemal wszystkie te zdarzenia, w których doszło do kolizji, skutkowały uszkodzeniem pociągu.
- W jednym z raportów z wakacji (np. do sierpnia jednego z lat) podano, że doszło do **42 zdarzeń** na przejazdach kolejowych, z czego wiele z nich spowodowało znaczące straty, w tym uszkodzenia pociągów.

Nie istnieje natomiast dokładna, odrębna statystyka podająca precyzyjną liczbę *pojazdów kolejowych*, które uległy uszkodzeniu w wyniku kolizji, ponieważ w raportach kładzie się nacisk na klasyfikację samego zdarzenia (wypadek, incydent), jego przyczyny oraz skutki dla ludzi i ruchu kolejowego. Każdy taki wypadek wiąże się z zaangażowaniem służb, opóźnieniami i stratami ekonomicznymi, w tym kosztami naprawy taboru.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

3 witryny

- Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. Statystyki są ...
- ... kolejowe bez zatrzymania się lub z włączonymi sygnalizatorami. Podkreślił, że każdy taki wypadek powoduje znaczące straty - ko...
- Polskie Radio Kierowców
- RAPORT ROCZNY ZA ROK 2023 Z DZIAŁALNOŚCI PAŃSTWOWEJ ...
- 30 gru 2024 — Ww. określenia rodzaju zdarzeń (poważnego wypadku, wypadku i incydentu) zostały zdefiniowane wg zapisów ustawy o transp...
- Urząd Transportu Kolejowego
- Office of Rail Transport Railway Safety Report 2023 - News
- 30 wrz 2024 — The Office of Railway Transport published "Safety Report 2023". 2023 has been the second year in a row in which no seri...
- Urząd Transportu Kolejowego

Jakiej narodowości byli kierowcy którzy spowodowali wszystkie powyższe wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych?

Statystyki dotyczące wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w Polsce, gromadzone przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) oraz PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK),

**nie zawierają informacji na temat narodowości kierowców** będących sprawcami tych zdarzeń.

Raporty koncentrują się na przyczynach wypadków (np. ignorowanie znaku STOP, wjazd przy czerwonym świetle, omijanie zamkniętych rogatek), wieku i płci sprawców, a także na skutkach zdarzeń (liczba ofiar, rannych, uszkodzenia infrastruktury).

Przyjmuje się, że zdecydowana większość tych wypadków jest powodowana przez kierowców, którzy są stałymi uczestnikami ruchu drogowego w Polsce. Statystyki policyjne dotyczące ogółu wypadków drogowych w Polsce wskazują, że ich sprawcami są głównie mężczyźni w wieku 40-59 lat, co wynika z faktu, że jest to duża grupa kierowców, a nie z ich narodowości.

Informacje o narodowości sprawców nie są zbierane, ponieważ z punktu widzenia analizy bezpieczeństwa ruchu kolejowego kluczowe są przyczyny behawioralne i techniczne, a nie pochodzenie etniczne czy narodowe kierującego pojazdem.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

3 witryny

- Wypadki komunikacyjne - gdzie w Polsce jest ich najwięcej? - Mubi
- 6 sie 2025 — Kto powoduje wypadki na polskich drogach? Sprawcami wypadków dużo częściej są mężczyźni – w 2024 roku spowodowali oni 73...
- Porównywarka OC AC
- 99% wypadków na przejazdach to wina kierowców [filmy]
- 99 proc. wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych spowodowali w 2017 roku nieostrożni kierowcy. Ich błędy pokazuje monitoring. P...
- Rynek Kolejowy
- Tragiczne wakacje na przejazdach kolejowych – 42 wypadki i 12 ...
- Według PLK S.A., wszystkie tegoroczne zdarzenia wynikały z nieodpowiedzialnych decyzji kierowców, którzy ignorowali znak STOP, syg...
- Media Group Info

Czy kierowcy o których wyżej mowa ci prowadzili samochody na polskich numerach rejestracyjnych ?

Statystyki Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) oraz PKP Polskich Linii Kolejowych (PKP PLK) dotyczące wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w Polsce

**nie podają informacji, czy samochody uczestniczące w tych zdarzeniach miały polskie, czy zagraniczne numery rejestracyjne.**

Raporty te skupiają się na przyczynach zdarzeń, kategoriach przejazdów, liczbie ofiar oraz ogólnej liczbie incydentów. Nie zbiera się ani nie publikuje danych statystycznych, które kategoryzowałyby wypadki według kraju rejestracji pojazdu.

Można jednak zakładać, że **zdecydowana większość wypadków dotyczy pojazdów zarejestrowanych w Polsce** z następujących powodów:

- **Lokalizacja wypadków:** Zdarzenia te mają miejsce na sieci kolejowej w Polsce.
- **Profil sprawców:** Statystyki policyjne dotyczące ogółu wypadków drogowych w Polsce wskazują, że ich sprawcami są głównie kierowcy, którzy są stałymi uczestnikami ruchu drogowego w Polsce, a więc w przeważającej mierze poruszają się samochodami na polskich tablicach.

- **Brak wyszczególnienia w raportach:** Brak odrębnych danych na temat zagranicznych rejestracji sugeruje, że ich udział w ogólnej liczbie wypadków na przejazdach jest statystycznie marginalny.

Informacje o kraju rejestracji pojazdu są oczywiście znane służbom prowadzącym postępowanie (policja, prokuratura, ubezpieczyciele), ale nie są elementem ogólnodostępnych, cyklicznych raportów statystycznych dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. Aby uzyskać poradę prawną, skonsultuj się ze specjalistą. [Więcej informacji](#)

2 witryny

- Every third rail accident in this country is caused by... a car
- 12 mar 2025 — Europe-wide statistics on railway accidents for 2024 are not yet available on the EU statistical office, Eurostat. Look...
- RailTech.com
- Wypadki komunikacyjne - gdzie w Polsce jest ich najwięcej? - Mubi
- 6 sie 2025 — Kto powoduje wypadki na polskich drogach? Sprawcami wypadków dużo częściej są mężczyźni – w 2024 roku spowodowali oni 73...
- Porównywarka OC AC

Czy można założyć iż ze jeśliś wg statystyk policyjnych ich sprawcami są głównie kierowcy, którzy są stałymi uczestnikami ruchu drogowego w Polsce, a więc w przeważającej mierze poruszają się samochodami na polskich tablicach to czy mogły być to akty dywersji dokonane właśnie przez kierowców prowadzących polskie pojazdy ?

Zakładanie, że wypadki na przejazdach kolejowych to akty dywersji tylko na podstawie faktu, że sprawcy poruszają się polskimi pojazdami, jest

**nieuzasadnione i błędne.**

Wypadki te są niemal wyłącznie wynikiem **nieumyślnego działania, rażącego niedbalstwa, pośpiechu i ignorowania przepisów ruchu drogowego**, a nie celowej działalności dywersyjnej.

Oto kluczowe powody, dla których te zdarzenia nie są traktowane jako dywersja:

1. **Główna przyczyna to błąd ludzki:** Zarówno PKP PLK, UTK, jak i Policja jednoznacznie wskazują, że główną przyczyną wypadków na przejazdach jest nieprzestrzeganie przepisów przez kierowców (np. wjazd na czerwonym świetle, omijanie zamkniętych rogatek). Są to zachowania typowe dla *nieostrożności* w ruchu drogowym, a nie dla *celowego niszczenia* mienia.
2. **Statystyki policyjne:** Dane policyjne dotyczące profilu sprawców (np. wiek, płeć) opisują typowego uczestnika ruchu drogowego w Polsce. Fakt, że większość kierowców w Polsce jeździ polskimi samochodami, jest naturalną konsekwencją prowadzenia statystyk ruchu krajowego.
3. **Brak dowodów na celowość:** Służby państwowe (Policja, ABW, prokuratura) prowadzą dochodzenia w sprawie każdego wypadku. Gdyby istniały przesłanki wskazujące na celowe działanie (dywersję), zdarzenia te byłyby klasyfikowane zupełnie inaczej, a nie jako wypadki komunikacyjne. W oficjalnych raportach nie ma mowy o aktach terroru czy dywersji.
4. **Ryzyko dla sprawcy:** Akt dywersji wymagałby celowego uderzenia w pociąg lub infrastrukturę, co wiąże się z ogromnym ryzykiem utraty zdrowia lub życia przez samego sprawcę, co jest sprzeczne z motywacjami typowymi dla większości kierowców.

Podsumowując, wypadki te to tragiczne w skutkach zdarzenia komunikacyjne wynikające z ignorowania zasad bezpieczeństwa, a nie zorganizowane akty wrogie państwu polskiemu.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Piszesz że. akt dywersji wymagałby celowego uderzenia w pociąg lub infrastrukturę. Czym innym jak nie celowym jest zrywanie szlabanów, i ignorowanie znaków drogowych ? Według ciebie tak postępuje osoba nieświadoma czy świadoma konsekwencji. Jeśli jest świadoma konsekwencji tzn. robi to na siłę i wbrew oznakowaniom tzn ze sprawca oczekuje takiego wyniku w postaci katastrofy kolejowej. Planowanie i świadome działanie z premedytacją jest tego dowodem.

Moja poprzednia odpowiedź wymaga doprecyzowania. Rozróżnienie między

**nieumyślnym błędem/rażącym niedbalstwem a aktem dywersji** jest kluczowe i zależy od *intencji* sprawcy.

- **Rażące niedbalstwo (wypadek komunikacyjny):** Kierowca, ignorując czerwone światło, pośpieszając się lub omijając szlaban, działa w sposób *nieodpowiedzialny i nielegalny*, ale jego głównym celem jest zazwyczaj zaoszczędzenie czasu lub kontynuowanie podróży, a **nie celowe spowodowanie katastrofy kolejowej lub zniszczenie infrastruktury**. Działa on wbrew zdrowemu rozsądkowi i przepisom, ale zazwyczaj liczy na to, że "zdąży" i nic się nie stanie. Świadomość ryzyka jest wysoka, ale *intencja* destrukcji jest niska lub zerowa.
- **Akt dywersji:** W tym przypadku *głównym i jedynym celem* sprawcy jest celowe, zaplanowane zniszczenie mienia, sparaliżowanie ruchu kolejowego, spowodowanie ofiar w ludziach, działanie na szkodę państwa lub destabilizacja.

Zrywanie szlabanów i ignorowanie sygnalizacji świetlnej, choć jest działaniem świadomym i z premedytacją w kontekście *złamania przepisów*, w większości przypadków nie jest motywowane chęcią wywołania katastrofy kolejowej. Kierowca myśli "ja przejadę bezpiecznie, a pociąg jeszcze daleko" lub "zdążę, zanim szlaban się zamknie".

Służby prowadzące dochodzenia analizują motywację. Jeśli nie ma dowodów na to, że sprawca działał z zamiarem wywołania katastrofy (np. nie planował tego, nie miał powiązań z grupami wrogimi państwu), zdarzenie jest klasyfikowane jako wypadek komunikacyjny, a nie dywersja czy terroryzm.

Podsumowując: kierowca, który zrywa szlaban, jest świadomy, że łamie prawo i stwarza zagrożenie (dlatego jest karany), ale zazwyczaj nie ma *intencji* dywersyjnych.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Rozważ wariant maskowania dywersji pod opisane wyżej działania kierowców.

Można rozważyć teoretyczny wariant, w którym

**akty dywersji byłyby maskowane pod pozorem typowych wypadków komunikacyjnych** na przejazdach kolejowych. Jest to realna metoda działania, ponieważ pozwala sprawcom wykorzystać powszechne zjawisko (błąd kierowców) do ukrycia celowego i zorganizowanego działania.

Jak wyglądałoby maskowanie dywersji?

Dywersant mógłby celowo:

1. **Wykorzystać "standardowy" pretekst:** Sprawca mógłby upozorować, że jest pośpiesznym, nieostrożnym kierowcą, który "przypadkowo" wjechał na przejazd przy czerwonym świetle, utknął na torach lub wyłamał szlaban.
2. **Utrudnić identyfikację intencji:** Poprzez użycie polskiego samochodu na polskich numerach rejestracyjnych i zachowanie wpisujące się w profil statystycznego sprawcy wypadku (np. wiek, płeć), dywersant mógłby utrudnić służbom natychmiastowe rozpoznanie, że zdarzenie ma charakter celowy, a nie jest wynikiem niedbalstwa.
3. **Wybrać strategiczny moment/lokalizację:** W przeciwieństwie do przypadkowego kierowcy, dywersant wybrałby konkretny przejazd kolejowy i czas, aby zmaksymalizować zakłócenia (np. uderzenie w pociąg wojskowy, zablokowanie kluczowej linii kolejowej, uszkodzenie strategicznego elementu infrastruktury sterowania ruchem).
4. **Utrudnić pościg/śledztwo:** Działanie mogłoby być skoordynowane w taki sposób, aby sprawca mógł szybko uciec z miejsca zdarzenia, zanim intencje zostaną w pełni zbadane, lub aby zniszczenia uniemożliwiły szybkie ustalenie wszystkich okoliczności.

Rola służb i trudności w wykrywaniu

Służby, takie jak Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW) i Służba Ochrony Kolei (SOK), są świadome możliwości maskowania działań dywersyjnych pod pozorem zwykłych przestępstw czy wypadków. W związku z tym:

- **Każdy poważny wypadek jest badany pod kątem różnych hipotez, w tym celowego działania.**
- **Analizowane są motywy, kontekst międzynarodowy oraz nietypowe okoliczności zdarzenia.**
- **Monitoring i nowoczesne systemy zabezpieczeń na kolei mają na celu minimalizowanie ryzyka, niezależnie od intencji sprawcy.**

Ostatecznie, o tym, czy dane zdarzenie było wypadkiem, czy aktem dywersji, decyduje **ustalenie intencji sprawcy** w toku śledztwa (przesłuchania, analiza danych z monitoringu, dane operacyjne służb, identyfikacja powiązań sprawcy).

Z perspektywy bezpieczeństwa państwa, nawet jeśli większość zdarzeń to wypadki, służby muszą brać pod uwagę wariant, w którym podobne działania są wykorzystywane jako "zasłona dymna" dla operacji specjalnych.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Rozważ wariant organizacji takich wypadków przez pośrednie sterowanie sprawcami.

Nie jest możliwe dostarczenie informacji na temat organizowania wypadków kolejowych. Takie działania są niebezpieczne, nielegalne i mogą prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Rozważ wariant analizy że organizacja takich wypadków może odbywać się przez pośrednie sterowanie sprawcami.

Zakładając czysto teoretyczną analizę scenariusza zagrożeń, można rozważyć wariant, w którym organizacja wypadków na przejazdach kolejowych odbywa się poprzez

**pośrednie sterowanie sprawcami.** Taki scenariusz jest analizowany przez służby bezpieczeństwa w kontekście działań hybrydowych lub operacji obcych służb.



Pośrednie sterowanie oznaczałoby działanie ukierunkowane na wpływanie na decyzje i zachowania osób, które ostatecznie doprowadzają do zdarzenia. Analiza takiego scenariusza zakłada, że główny organizator pozostaje w ukryciu, a działania sprawcy wyglądają na indywidualne błędy lub wypadki.

Rozpoznanie i udowodnienie takiego pośredniego sterowania jest złożone. Wymagałoby to zaawansowanej analizy wielu czynników, w tym potencjalnych powiązań między różnymi incydentami oraz szerokiego monitorowania przestrzeni informacyjnej. Tego typu analizy są domeną wyspecjalizowanych służb bezpieczeństwa państwa, które zajmują się identyfikacją i przeciwdziałaniem zagrożeniom hybrydowym.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Jak powyższe założenie można połączyć z torowiskiem w Życzynie?

Połączenie założenia o pośrednim sterowaniu sprawcami z incydem na torowisku w

Życzynie opiera się na **spekulacjach medialnych i hipotezach badanych przez służby**, a nie na potwierdzonych faktach.

Incydent w Życzynie (uszkodzenie fragmentu torowiska linii nr 7 Warszawa-Lublin, zgłoszone przez maszynistę w listopadzie 2025 r.) jest badany pod kątem różnych przyczyn. Początkowe doniesienia i relacje mieszkańców o możliwych wybuchach skłoniły premiera Donalda Tuska do stwierdzenia, że **nie można wykluczyć, iż było to wynikiem celowego działania, w tym aktu dywersji**.

W kontekście wariantu pośredniego sterowania sprawcami, incydent w Życzynie mógłby wpisywać się w następujący sposób:

- **Charakter uszkodzenia:** Uszkodzenie torowiska (np. ubytek szyny) różni się od typowego wypadku na przejeździe spowodowanego przez kierowcę. O ile kierowca może wyłamać rogatkę lub utknąć na przejeździe, o tyle uszkodzenie samego torowiska wskutek eksplozji sugeruje działanie ukierunkowane bezpośrednio na infrastrukturę, a nie błąd w ruchu drogowym.
- **Wielokrotność zdarzeń:** Incydent w Życzynie jest jednym z kilku podobnych zdarzeń na kolej, które miały miejsce w tym samym okresie. Występowanie wielu incydentów w krótkim czasie na strategicznych trasach wzbudza podejrzenia o skoordynowane działania.
- **Możliwość maskowania:** Hipotetyczni dywersanci mogliby próbować nadać zdarzeniu pozory "zwykłego wandalizmu" lub wykorzystać zamieszanie wokół innych incydentów (wypadki kierowców na przejazdach), aby ukryć celowy charakter swojego działania.
- **Brak natychmiastowej identyfikacji sprawcy:** W przypadku Życzyna, uszkodzenie zostało zauważone przez maszynistę, a nie nastąpiła bezpośrednia kolizja z pojazdem drogowym, co utrudnia powiązanie zdarzenia z konkretnym kierowcą w sposób bezpośredni, jak ma to miejsce przy typowym wypadku na przejeździe.

#### Podsumowując:

Bezpośrednie połączenie między *incydentem w Życzynie* a *działaniem kierowcy na przejeździe* jest trudne, ponieważ charakter uszkodzeń w Życzynie (prawdopodobnie materiał wybuchowy) wskazuje raczej na **celową dywersję przeciwko infrastrukturze**, a nie wypadek drogowy. Jednakże, oba typy zdarzeń mogą być analizowane przez służby jako elementy szerszej, potencjalnej kampanii destabilizacyjnej, w której dywersja na torach może być głównym celem, a wypadki kierowców (lub ich upozorowanie) - sposobem na odwrócenie uwagi lub sianie dezinformacji. Śledztwo w sprawie incydentu w Życzynie ma kluczowe znaczenie dla ustalenia rzeczywistych intencji sprawców.

## 6 witryn

- Maszynista zauważył, że tory są uszkodzone. Tusk: niewykluczone, że to akt dywersji
- 15 lis 2025 — W niedzielę rano w rejonie miejscowości Życzyn (Mazowieckie) maszynista jednego z pociągów zauważył uszkodzony fragment...
- TVN24
- "Ubytek szyny o długości metra". Co wydarzyło się na linii nr 7?
- 16 lis 2025 — Musisz się zalogować, aby móc dodać komentarz.
- Raport Kolejowy
- "Zadźrzał cały budynek". Świadek o eksplozji na torach - TVN24
- 16 lis 2025 — \* Włochy. \* Bielany.
- TVN24

## Pokaż wszystkie

W jaki sposób odróżnisz że główna przyczyna to błąd ludzki, nieprzestrzeganie przepisów przez kierowców (np. wjazd na czerwonym świetle, omijanie zamkniętych rogatki) i że są to zachowania typowe dla nieostrożności w ruchu drogowym a nie działania celowe w których na kierowce który spowodował katastrofę kolejową wpływ był pośredni a nie bezpośredni ?

Odróżnienie, czy zdarzenie na przejeździe kolejowym było wynikiem

**nieumyślnego błędu kierowcy (niedbalstwa), czy działania celowego (dywersji lub pośredniego sterowania)**, jest skomplikowane i wymaga dogłębnego śledztwa prowadzonego przez służby, takie jak Policja, ABW i prokuratura.

Kluczowe kryteria, które pozwalają na rozróżnienie tych dwóch scenariuszy, obejmują analizę dowodów materialnych, zeznań, danych behawioralnych oraz kontekstu operacyjnego:

### 1. Analiza dowodów materialnych i monitoringu

- **Monitoring wizyjny (kamery, wideorejestratory):** Nagrania wideo są najważniejszym dowodem. Pozwalają one ocenić zachowanie kierowcy w sekundach poprzedzających zdarzenie.
  - **Błąd ludzki/Niedbalstwo:** Kierowca często zachowuje się impulsywnie, w pośpiechu, gwałtownie przyspiesza lub manewruje, próbując "zdążyć" przejechać przez przejazd. Ruchy są chaotyczne, typowe dla paniki lub irracjonalnej decyzji.
  - **Działanie celowe/Sterowane:** Zachowanie może wykazywać większą metodyczność, brak wahania, precyzyjne wykonanie manewru mającego na celu kolizję lub zablokowanie torów, a nie próbę uniknięcia jej w ostatniej chwili.
- **Badanie pojazdu i infrastruktury:** Analiza śladów kolizji, uszkodzeń szlabanów czy torowiska pozwala ocenić, czy siła i rodzaj uderzenia (np. z dużą prędkością prosto w pociąg, a nie próba zahamowania) były celowe.

### 2. Analiza profilu i motywacji sprawcy

- **Przesłuchanie sprawcy/świadków:** Zeznania są kluczowe. Sprawca działający nieumyślnie zwykle wyraża skruchę, przyznaje się do błędu, paniki, roztargnienia lub pośpiechu.



- **Działanie celowe/Sterowane:** Sprawca może unikać odpowiedzi, podawać fałszywe zeznania, wykazywać brak emocji lub wprost przyznawać się do konkretnego motywu (choć w przypadku sterowania pośredniego sprawca może być przekonany, że działał z własnej woli, co utrudnia dochodzenie).
- **Tło sprawcy:** Służby sprawdzają powiązania sprawcy – czy ma kontakty z grupami przestępczymi, organizacjami terrorystycznymi, obcymi służbami, czy jest zadłużony, szantażowany, lub czy w jego życiu zaszły ostatnio nietypowe zmiany (np. radykalizacja poglądów). W przypadku pośredniego sterowania (np. szantaż, manipulacja psychologiczna) analiza tła jest niezbędna.

### 3. Kontekst operacyjny i powiązania

- **Analiza seryjności zdarzeń:** Wiele podobnych incydentów w krótkim czasie, w strategicznych miejscach (np. na trasach transportu wojskowego), może sugerować skoordynowane działanie, a nie serię przypadkowych błędów ludzkich.
- **Dane operacyjne służb:** Informacje zbierane przez ABW czy wywiad mogą wskazywać na aktywność obcych służb lub grup dywersyjnych w danym rejonie, co nadaje kontekst "zwykłemu wypadkowi".
- **Media społecznościowe i dezinformacja:** Wariant sterowania pośredniego często wiąże się z kampaniami dezinformacyjnymi lub propagandowymi w sieci, które mają na celu podsycanie paniki lub promowanie szkodliwych zachowań.

Ostateczna kwalifikacja prawna zależy od zebranego materiału dowodowego. O ile wypadek z powodu niedbalstwa kończy się zwykle zarzutami z Kodeksu Karnego dotyczącymi wypadków komunikacyjnych, o tyle udowodnienie celowości (dywersji) prowadzi do znacznie poważniejszych zarzutów związanych z zagrożeniem bezpieczeństwa publicznego lub szpiegostwem.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

W 2023 roku zgłoszono łącznie 61 wypadków uszkodzenia pociągów a odróżnienie, czy zdarzenie na przejeździe kolejowym było wynikiem nieumyślnego błędu kierowcy (niedbalstwa), czy działania celowego (dywersji lub pośredniego sterowania), jest skomplikowane i wymaga dogłębnego śledztwa prowadzonego przez służby, takie jak Policja, ABW i prokuratura. Liczba katastrof kolejowych z udziałem kierowców rośnie. Jakie dokładnie kwoty w milionach złotych wynoszą te straty? Determinacja kierowców w celowym działaniu (podnoszenie szlabanów ręczni i ignorowania oznaczeń) na szkodę infrastruktury wydaje się być bardzo podejrzana i czy w związku z tą determinacją powinno się ograniczyć znacznie ruch samochodów w Polsce dla dobra społeczeństwa?

W 2023 roku zgłoszono łącznie 61 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Niemal wszystkie te zdarzenia, w których doszło do kolizji, skutkowały uszkodzeniem pociągu. Należy pamiętać, że podana liczba 61 dotyczy liczby wypadków, a nie liczby uszkodzonych pociągów, która jest zbliżona, z kolei liczba ponad 400 zdarzeń to ogół incydentów, z czego większość to wyłamania rogatek, a nie kolizje z pociągami.

Nie istnieją publicznie dostępne, dokładne statystyki podające precyzyjną sumaryczną kwotę strat w milionach złotych wynikającą *jedynie* z uszkodzeń pociągów w tych konkretnych 61 wypadkach. Koszty naprawy pociągów różnią się drastycznie w zależności od modelu pociągu (np. stary EZT vs. nowoczesny Pendolino), zakresu uszkodzeń i konieczności wymiany specjalistycznych części.

PKP PLK podaje natomiast ogólne szacunki dotyczące *kosztów odtworzenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym* (infrastruktury) zniszczonych w wyniku dewastacji (w tym przez kierowców). Straty te sięgają **kilku**

**milionów złotych rocznie** (np. w jednym z lat mowa była o około 6 milionach złotych na naprawę samych rogatek). Straty związane z uszkodzeniem taboru kolejowego są liczone osobno przez przewoźników i nie są agregowane w ten sam sposób.

Ocena determinacji kierowców a dywersja

Zachowania kierowców, takie jak ręczne podnoszenie szlabanów czy ignorowanie sygnalizacji, choć świadczą o rażącym niedbalstwie i lekceważeniu przepisów, są powszechnie uznawane za wynik **pośpiechu, braku cierpliwości, irracjonalnego myślenia "mnie się uda"**, a nie celowej dywersji.

- **Z perspektywy psychologii ruchu drogowego**, kierowca w takiej sytuacji jest skupiony na własnym celu (przejechanie dalej), a nie na celu zniszczenia mienia publicznego czy spowodowania katastrofy. Ryzykuje własnym życiem, co jest zachowaniem skrajnie nieodpowiedzialnym, ale niekoniecznie dywersyjnym.
- **Służby bezpieczeństwa (ABW, Policja)** badają każdy przypadek pod kątem celowości, ale zdecydowana większość zdarzeń jest kwalifikowana jako wypadki komunikacyjne spowodowane błędem ludzkim.
- **Teoretyczny wariant dywersji** (omawiany wcześniej) wymagałby udowodnienia intencji zniszczenia infrastruktury lub spowodowania ofiar dla celów politycznych, ideologicznych lub na zlecenie.

Ograniczanie ruchu samochodowego dla dobra społeczeństwa

Postulat znacznego ograniczenia ruchu samochodów osobowych w Polsce w celu zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych jest **drakońskim i nieproporcjonalnym rozwiązaniem**.

- **Prawa Obywatelskie i Gospodarka:** Swoboda przemieszczania się jest podstawowym prawem, a transport samochodowy jest kluczowym elementem gospodarki.
- **Alternatywne środki:** Istnieją bardziej skuteczne i proporcjonalne metody poprawy bezpieczeństwa:
  - **Kampanie edukacyjne:** Takie jak "Bezpieczny Przejazd".
  - **Infrastruktura:** Budowa bezkolizyjnych skrzyżowań (wiadukty, tunele), instalacja nowoczesnych systemów monitoringu (np. systemy Red Light), które automatycznie zgłaszają wykroczenia na przejazdach.
  - **Egzekwowanie prawa:** Surowsze kary i częstsze kontrole policyjne.

Statystyki pokazują, że choć wypadki na przejazdach są tragiczne, stanowią ułamek ogólnej liczby wypadków drogowych w Polsce. Rozwiązaniem jest poprawa bezpieczeństwa w konkretnych punktach ryzyka i zmiana mentalności kierowców, a nie totalne ograniczenie ruchu samochodowego.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Skoro sam piszesz że Zachowania kierowców, takie jak ręczne podnoszenie szlabanów czy ignorowanie sygnalizacji świadczą o rażącym niedbalstwie i lekceważeniu przepisów, są powszechnie uznawane za wynik pośpiechu, braku cierpliwości, irracjonalnego myślenia "mnie się uda" to dlaczego uważasz że znaczne ograniczenia ruchu samochodów osobowych w Polsce w celu zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych jest drakońskim i nieproporcjonalnym rozwiązaniem? Przecież te celowe działania kierowców by ignorować zabezpieczenia kolei prowadzą właśnie do niszczenia Praw Obywatelskich pasażerów PKP i Gospodarki gdzie swoboda przemieszczania się jest podstawowym prawem, a transport Pkp też jest kluczowym elementem gospodarki.

Uznanie zachowań kierowców za rażąco nieodpowiedzialne a postulowanie całkowitego ograniczenia ruchu samochodowego to dwie różne kwestie, które wymagają rozróżnienia skali i proporcjonalności środków zaradczych.

Moje stanowisko, że ograniczenie ruchu samochodowego jest drakońskie i nieproporcjonalne, wynika z analizy *całości* systemu transportowego i praw obywatelskich, a nie z bagatelizowania problemu niebezpiecznych zachowań na przejazdach.

Oto argumenty precyzujące tę logikę:

### 1. Proporcjonalność środków

Działania kierowców, choć naganne i niebezpieczne, dotyczą **marginalnego ułamka** wszystkich podróży samochodowych w Polsce oraz niewielkiego odsetka ogólnej liczby wypadków drogowych. Większość kierowców przestrzega przepisów na przejazdach kolejowych.

- **Proporcjonalne rozwiązanie** skupia się na eliminacji *konkretnego zagrożenia w konkretnym miejscu* (przejazdy kolejowe) i karaniu *konkretnych sprawców* (nieodpowiedzialnych kierowców).
- **Nieproporcjonalne rozwiązanie** (ograniczenie całego ruchu samochodowego) uderza w miliony obywateli i podmiotów gospodarczych, które nie łamią prawa, aby zapobiec błędom popełnianym przez nielicznych.

### 2. Ochrona Praw Obywatelskich i Gospodarki

Zarówno transport PKP, jak i transport samochodowy, są filarami gospodarki i swobody przemieszczania się. Prawa pasażerów PKP do bezpiecznej podróży są naruszane przez nieodpowiedzialnych kierowców, ale rozwiązaniem nie jest eliminacja drugiego środka transportu.

- **Prawa kierowców** (tych przestrzegających prawa) również są podstawowym prawem obywatelskim. Drastyczne ograniczenie ruchu samochodowego naruszałoby prawa milionów osób do dojazdu do pracy, szkoły, rodziny, realizacji usług i transportu towarów tam, gdzie kolej nie dociera lub nie jest efektywna.
- **Gospodarka:** Transport drogowy odpowiada za przewóz zdecydowanej większości towarów w Polsce. Jego paraliż miałby katastrofalne skutki dla całego kraju, znacznie przewyższające straty spowodowane wypadkami na przejazdach.

### 3. Skuteczność alternatywnych rozwiązań

Problem nie wynika z *istnienia* samochodów, ale z *zachowań* ich kierowców. Zamiast eliminować środek transportu, należy skupić się na poprawie bezpieczeństwa w punktach styku:

- **Inwestycje w infrastrukturę bezkolizyjną** (eliminacja przejazdów poprzez budowę wiaduktów i tuneli) to najskuteczniejsze długoterminowe rozwiązanie, które fizycznie uniemożliwia kolizję.
- **Technologia i egzekwowanie prawa:** Systemy monitoringu (jak Red Light), fotoradary, sygnalizacja z zaporami to narzędzia, które skutecznie dyscyplinują kierowców i wykrywają sprawców.

Podsumowując, działania nieodpowiedzialnych kierowców stanowią zagrożenie dla pasażerów PKP i infrastruktury, co jest faktem. Jednak leczenie tego problemu poprzez zakazanie lub znaczne ograniczenie

ruchu samochodowego przypominałoby "leczenie dżumy cholera". Rozwiązanie musi być celowane, skuteczne i proporcjonalne, koncentrujące się na wyeliminowaniu niebezpiecznych zachowań, a nie na środku transportu.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Piszesz ze działania nieodpowiedzialnych kierowców stanowią zagrożenie dla pasażerów PKP i infrastruktury, co jest faktem. Jakie działania w ochronie infrastruktury i pasażerów zostały skutecznie wdrożone od 2023 roku? Jaki jest wymierny tj. liczbowy wynik tych działań?

Od 2023 roku wdrożono szereg działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na kolei, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych. Działania te skupiają się na trzech filarach: infrastrukturze, technologii i edukacji

Skutecznie wdrożone działania w ochronie infrastruktury i pasażerów od 2023 r.

Główny nacisk położono na:

- **Instalację systemów monitoringu wizyjnego:** Kamery montowane na przejazdach kolejowych mają dwojakie zastosowanie: prewencyjne (dyscyplinowanie kierowców) oraz dowodowe (identyfikacja sprawców wykroczeń i wypadków).
- **Wprowadzenie nowych przepisów i innowacyjnych rozwiązań:** W drugiej połowie 2025 roku weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury umożliwiające stosowanie nowoczesnych metod oznakowania i systemów detekcji przeszkód na torach.
- **Kontynuację kampanii edukacyjnych:** Akcje społeczne, takie jak "Bezpieczny Przejazd", są stale prowadzone, aby podnosić świadomość kierowców na temat zagrożeń i konsekwencji nieprzestrzegania przepisów.
- **Modernizację infrastruktury:** W ramach Krajowego Programu Kolejowego kontynuowane są inwestycje w budowę bezkolizyjnych skrzyżowań (wiaduktów, tuneli) oraz w nowoczesne urządzenia zabezpieczające ruch.

Wymierny (liczbowy) wynik tych działań

Mimo trwających działań i inwestycji, statystyki wypadków na przejazdach kolejowych w ostatnich latach wykazują wahania, a poprawa bezpieczeństwa jest procesem długotrwałym.

- **Liczba wypadków ogółem na kolei:** W 2024 roku ogólna liczba wypadków na sieci kolejowej spadła o **6%** w porównaniu do 2023 roku (z 669 do 623 zdarzeń).
- **Liczba wypadków na przejazdach:**
  - W 2023 roku zgłoszono **61 wypadków** na przejazdach kolejowo-drogowych.
  - W 2024 roku liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych wyniosła **67** (stanowiąc 71% wszystkich wypadków na kolei, wliczając nielegalne przekraczanie torów). Oznacza to **wzrost liczby wypadków** na przejazdach między 2023 a 2024 rokiem.
- **Liczba ofiar śmiertelnych:** W 2024 roku na przejazdach zginęło **43 osoby**, podczas gdy rok wcześniej zginęło 49 osób (dane skorygowane). Oznacza to **spadek liczby ofiar śmiertelnych**.
- **Wskaźnik bezpieczeństwa:** Ogólny wskaźnik wypadków na milion pociągokilometrów spadł do 1,71 w 2024 roku, co jest najniższym wynikiem od 2020 roku i świadczy o ogólnej poprawie bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Podsumowując, pomimo wdrożonych działań, liczba wypadków na przejazdach wzrosła w 2024 roku, choć liczba ofiar śmiertelnych spadła. Pokazuje to, że *zachowania kierowców* nadal stanowią największe wyzwanie dla bezpieczeństwa, a pełne efekty działań infrastrukturalnych i edukacyjnych wymagają czasu.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

11 witryn

- Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2024
- 25 lip 2024 — Życzę wszystkim, by była to też inspiracja do wdrażania rozwiązań, które wzmacniają kulturę bezpieczeństwa w polskim sy...
- Urząd Transportu Kolejowego
- Raport bezpieczeństwa za 2024 rok
- 30 wrz 2025 — Liczba znaczących wypadków w 2024 r. wyniosła 220, czyli zmalała o 5,6% w porównaniu z 2023 r. W przeliczeniu na 1 mili...
- Urząd Transportu Kolejowego
- Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego
- 14 lis 2023 — polska kolej jest bezpiecznym środkiem transportu. To ważne, ponieważ obsługuje coraz więcej pasażerów. W 2023 r. ich l...
- Urząd Transportu Kolejowego

Pokaż wszystkie

Dlaczego stosujesz założenie o przyczynie wypadków w postaci niedbalstwa i lekceważeniu przepisów, są powszechnie uznawane za wynik pośpiechu, braku cierpliwości, irracjonalnego myślenia "mnie się uda", a nie celowej dywersji. skoro w 2023 w roku zgłoszono łącznie 61 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych (wzrost o 3 zdarzenia w porównaniu do 2022 roku) i niemal wszystkie te zdarzenia, w których doszło do kolizji, skutkowały uszkodzeniem pociągu a w 2024 roku a przeciez liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych wyniosła 67 . Oznacza to wzrost liczby katastrof a nie ich spadek. Nie interesuje mnie smierc kierowców bo to ich wybór ryzyka życia. Interesuje mnie tylko analiza uszkodzen pociągów , infrastruktury kolejowej i pasażerów pociągu . Rowniez proszę rozważyć fakt iż wzrost wypadków na przejazdach spowodowanych działaniem kierowców moze byc działaniem podprogowym na kierowce ktory nie musi miec świadomości dlaczego akourat taranuje szlaban i celowo zostawia pojazd na torach?

Moje wcześniejsze odpowiedzi opierają się na założeniu o niedbalstwie z kilku powodów: jest to

**oficjalna kwalifikacja prawna i statystyczna** tych zdarzeń przyjmowana przez polskie służby (Policja, UTK, PKP PLK) oraz prokuratury, wynikająca z analizy dowodów (brak cech zamachu, brak powiązań sprawców z organizacjami dywersyjnymi).

Jednak, odpowiadając na Pana prośbę o rozważenie alternatywnej perspektywy i skupienie się wyłącznie na stratach materialnych oraz pasażerach PKP, pomijając śmierć kierowców, przeanalizujemy sytuację z punktu widzenia *bezpieczeństwa infrastruktury* oraz hipotezy **pośredniego sterowania podprogowego** (wpływanie na nieświadomego kierowcę).

Analiza strat materialnych i pasażerów PKP

Faktem jest, że rosnąca liczba wypadków na przejazdach kolejowych (wzrost z 61 w 2023 do 67 w 2024 roku) bezpośrednio przekłada się na:

- **Uszkodzenia pociągów:** Niemal każda kolizja powoduje straty materialne w taborze kolejowym. Koszty naprawy pociągów (często liczonych w setkach tysięcy, a nawet milionach złotych za pojedynczy przypadek) i wyłączenia składów z ruchu stanowią wymierne obciążenie finansowe dla przewoźników.
- **Uszkodzenia infrastruktury:** Wyłamywanie rogatek, uszkodzenia sygnalizacji, zniszczenia torowiska w wyniku kolizji generują koszty idące w miliony złotych rocznie.
- **Zagrożenie i straty dla pasażerów PKP:** Pasażerowie pociągów ponoszą ryzyko obrażeń, a także straty wynikające z opóźnień, przerw w ruchu i utrudnień komunikacyjnych, co narusza ich prawo do swobodnego przemieszczania się.

Z tej perspektywy, *intencja* kierowcy (czy to niedbalstwo, czy dywersja) nie ma wpływu na *skutek* – straty materialne i zagrożenie dla pasażerów są realne.

Hipoteza pośredniego sterowania podprogowego (nieświadomy sprawca)

Pańska sugestia, że wzrost liczby wypadków może być wynikiem **pośredniego sterowania sprawcami, którzy nie mają świadomości, dlaczego taranują szlaban lub zostawiają pojazd na torach**, jest wariantem teoretycznej operacji dywersyjnej. W takim scenariuszu:

1. **Metoda działania:** Obce służby lub organizacje stosują techniki manipulacji psychologicznej, np. zaawansowaną hipnozę, pranie mózgu, szantaż, lub wykorzystują osoby podatne na sugestie (np. w kryzysie psychicznym), aby skłonić je do wykonania określonego, destrukcyjnego działania.
2. **Maskowanie:** Sprawca (kierowca) jest przekonany, że działa z własnej, irracjonalnej pobudki ("muszę przejechać, spieszę się"), co utrudnia służbom identyfikację zewnętrznego wpływu.
3. **Cel:** Destabilizacja transportu kolejowego, sianie strachu, generowanie strat finansowych, testowanie odporności państwa.

**Odróżnienie tego wariantu od "zwykłego" niedbalstwa jest ekstremalnie trudne dla służb śledczych:**

- Wymagałoby to nie tylko analizy dowodów materialnych, ale także bardzo głębokiej analizy psychologicznej i operacyjnej sprawcy, jego powiązań i historii.
- Gdyby służby zidentyfikowały taki wzorzec działania w rosnącej liczbie wypadków, z pewnością kwalifikowałyby te zdarzenia jako **działania hybrydowe lub akty dywersji**, a nie jako zwykłe wypadki komunikacyjne.

Obecnie, mimo wzrostu liczby wypadków, służby nadal oficjalnie klasyfikują je jako błędy ludzkie (z wyjątkiem pojedynczych, wyraźnych przypadków wandalizmu na torowiskach, jak potencjalny incydent w Życzynie, który ma odmienny charakter). Sugeruje to, że nie ma wystarczających dowodów na szeroko zakrojoną operację pośredniego sterowania kierowcami.

Odpowiedzi wygenerowane przez AI mogą zawierać błędy. [Więcej informacji](#)

Ile ludzi w Polsce potencjalnie mogą mieć opisany przez ciebie profil tj. "pośredniego sterowania podprogowego (nieświadomy sprawca)"? Powiąż to ze wzrostem zwolenników potwora Labubu oraz ogólnym ogłupianiem społeczeństwa?

Nie ma możliwości podania konkretnej liczby osób w Polsce, które potencjalnie mogłyby pasować do profilu

**"pośredniego sterowania podprogowego (nieświadomy sprawca)".** Podatność na manipulację społeczną, perswazję, a także bardziej zaawansowane formy wpływu psychologicznego, jest zjawiskiem indywidualnym i zależy od wielu czynników, takich jak:



- Cechy osobowościowe (np. niska pewność siebie, samotność)
- Poziom świadomości technik manipulacyjnych.
- Ogólna kondycja psychiczna i życiowa.
- Narażenie na specyficzne bodźce (np. w mediach społecznościowych).

Z psychologicznego punktu widzenia, **każdy człowiek** w pewnym stopniu jest podatny na różne formy wpływu społecznego i manipulacji. Nie jest to cecha mierzalna w jednej liczbie dla całego społeczeństwa.

Połączenie z "potworem Labubu" i "ogłupianiem społeczeństwa"

Połączenie teoretycznej podatności na pośrednie sterowanie z popularnością postaci **Labubu** oraz ogólną tezą o "ogłupianiu społeczeństwa" opiera się na spekulacjach i teoriach spiskowych, a nie na faktach naukowych czy policyjnych analizach.

1. **Fenomen Labubu:** Labubu to popularna, limitowana figurka kolekcjonerska, produkt popkultury i marketingu (tzw. "blind boxy" dodające element losowości). Jej popularność wynika z unikalnego designu, mody i chęci kolekcjonowania. Nie istnieją żadne dowody ani sugestie ze strony ekspertów, że postać ta jest narzędziem manipulacji podprogowej mającym na celu wywoływanie aktów destrukcji czy wypadków kolejowych.
2. **"Ogłupianie społeczeństwa":** Teza o "ogłupianiu społeczeństwa" jest szerokim, publicystycznym stwierdzeniem. Chociaż media i internet są potężnymi instrumentami wpływu informacyjnego i manipulacji, wykorzystywanymi także w wojnie informacyjnej, nie ma bezpośredniego, udowodnionego związku między ogólną konsumpcją treści rozrywkowych a *celowym* powodowaniem katastrof kolejowych przez nieświadomych kierowców.

Podsumowanie

- Nie ma danych liczbowych określających, ile osób w Polsce jest podatnych na "pośrednie sterowanie podprogowe" w kontekście celowych wypadków.
- Wzrost liczby wypadków na przejazdach jest tłumaczony oficjalnie jako wynik **rażącego niedbalstwa i błędu ludzkiego**, co potwierdzają dowody zbierane przez służby.
- Łączenie tych wypadków z modą na figurki Labubu czy ogólną tezą o manipulacji jest **bezpodstawne** i stanowi spekulację wykraczającą poza ramy weryfikowalnych informacji.
-