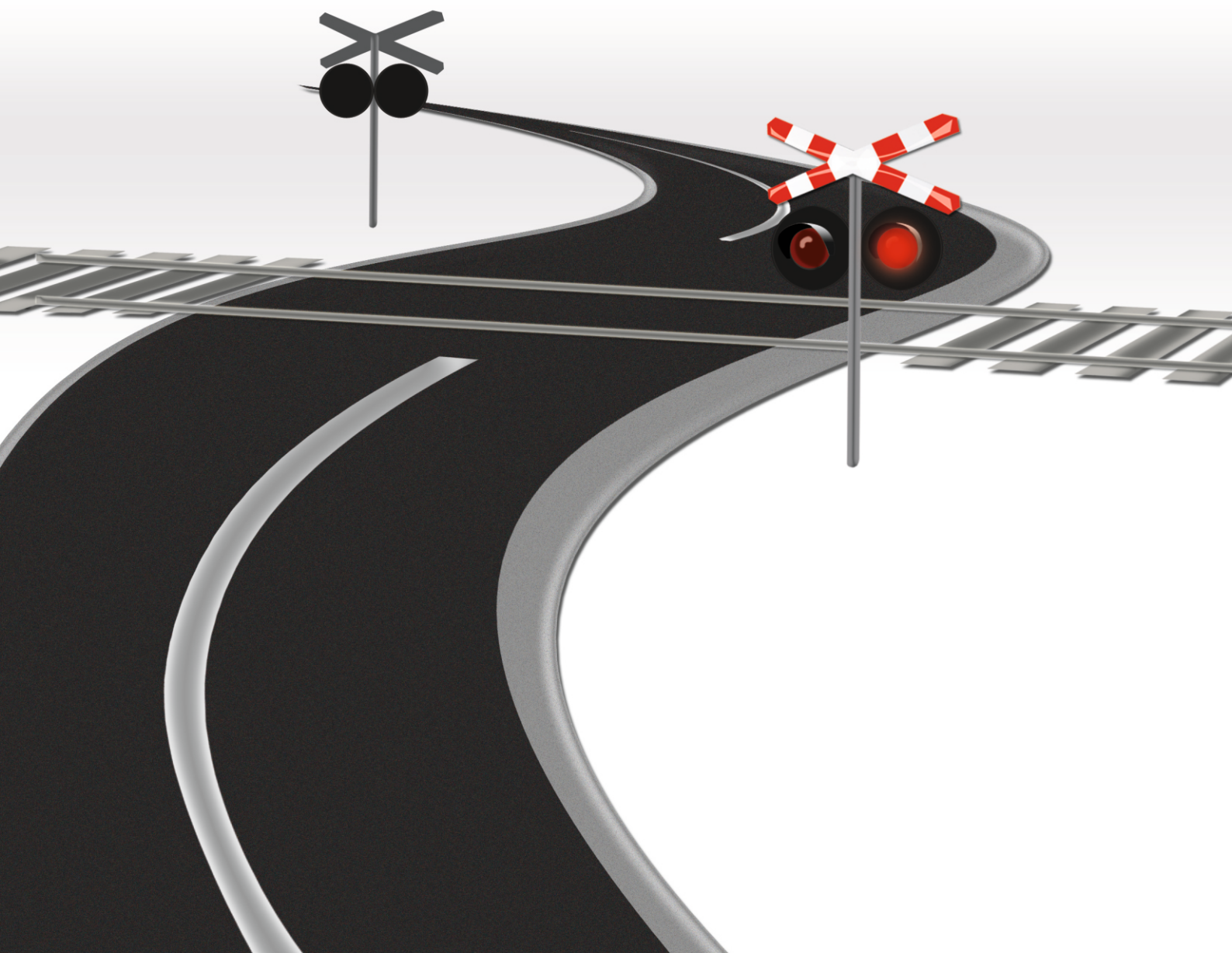


BEZPIECZNY PRZEJAZD

„ZATRZYMAJ SIĘ I ŻYJ!”

PORADNIK DLA ZMOTORYZOWANYCH



Spis treści:

- 3 Przejazdy kolejowo-drogowe
- 4 Podział przejazdów kolejowo-drogowych na kategorie
- 6 Wypadki na przejazdach
- 10 Najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców
- 12 Zachowanie się przed przejazdem
- 13 Znaki ostrzegawcze przed przejazdami kolejowo-drogowymi
- 16 Podsumowanie

Wzrastająca w ostatnich latach liczba pojazdów drogowych wszystkich typów — samochodów osobowych i ciężarowych, w tym ciągników siodłowych z naczepami (zwanych potocznie TIR-ami) — poruszających się po drogach kołowych na obszarze Polski powoduje również zwiększenie obciążenia ruchu drogowego na jednopoziomowych skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami kołowymi — przejazdach kolejowo-drogowych — oraz większe prawdopodobieństwo wypadku. Wypadki w tych szczególnie niebezpiecznych miejscach, niezależnie od tego, kto ponosi odpowiedzialność za ich spowodowanie, uczestnicy ruchu drogowego czy też kolej, mają z reguły tragiczne następstwa. Uczestnicy tych wypadków często doznają ciężkich obrażeń, wymagających długotrwałego i kosztownego leczenia lub ponoszą śmierć wskutek odniesionych obrażeń.

Przejazdy kolejowo-drogowe należą do najbardziej newralgicznych miejsc narażonych na powstanie kolizji, powodujących znaczne szkody materialne oraz często ofiary w ludziach. Urządzenia zabezpieczające ruch na przejazdach kolejowo-drogowych służą do ostrzegania użytkowników dróg o zagrożeniu wywołanym przez nadjeżdżający pociąg oraz do zamykania przejazdu rogatkami. Ostrzeganie może być włączane przez personel lub automatycznie przez zbliżający się pociąg do skrzyżowania. Wypadki na przejazdach powodowane są najczęściej przez niewłaściwe zachowanie kierowców.



Podział przejazdów kolejowo-drogowych na kategorie

Zaliczenie przejazdu do danej kategorii, uzależnione od warunków ruchowych kolejowych i drogowych, wpływa bezpośrednio na to, jakimi urządzeniami będzie on zabezpieczony (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 26.02.1996r.):

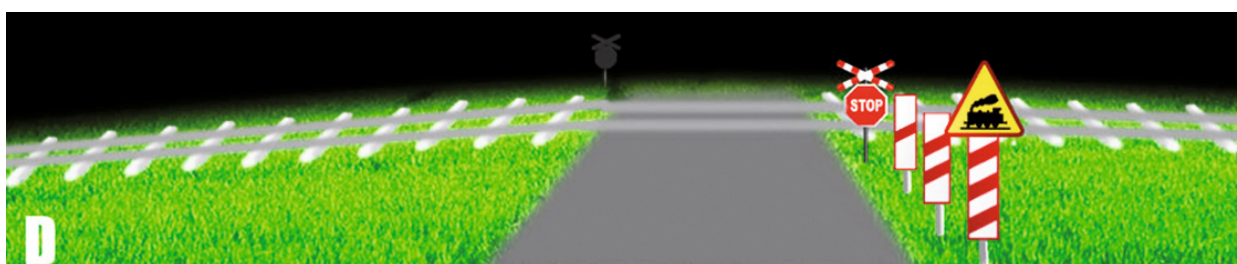
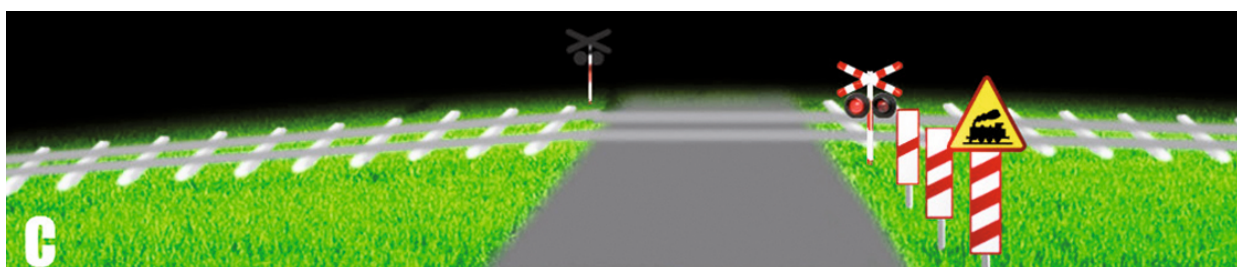
- kategoria A** – przejazd użytku publicznego z rogatkami lub bez rogatek, na którym ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych,
- kategoria B** – przejazd użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i półrogatkami,
- kategoria C** – przejazd użytku publicznego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

Przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi kołowej jest zabezpieczony następującymi urządzeniami:

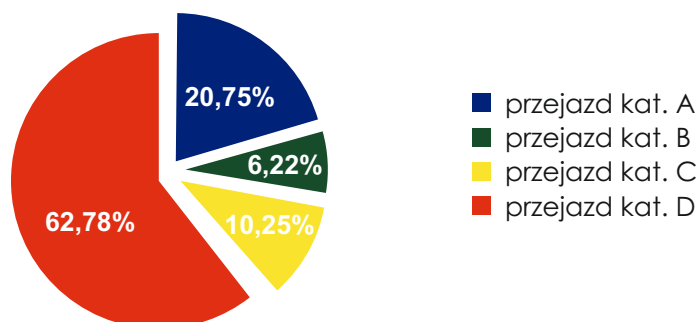
- napędami rogatkowymi (kat. A, B),
- światłami sygnalizatorów drogowych (kat. B, C),
- światłami na drogach rogatkowych (kat. A, B),
- sygnalizatorami akustycznymi, które w sposób aktywny ostrzegają uczestników ruchu drogowego o tym, że ruch przez przejazd został zamknięty.



Dodatkowo dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych wprowadzono tarcze ostrzegawcze przejazdowe (TOP), przekazujące maszynistom informacje o stanie zabezpieczenia przejazdu.



Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych
w podziale na kategorie wg stanu na koniec 2012 r.



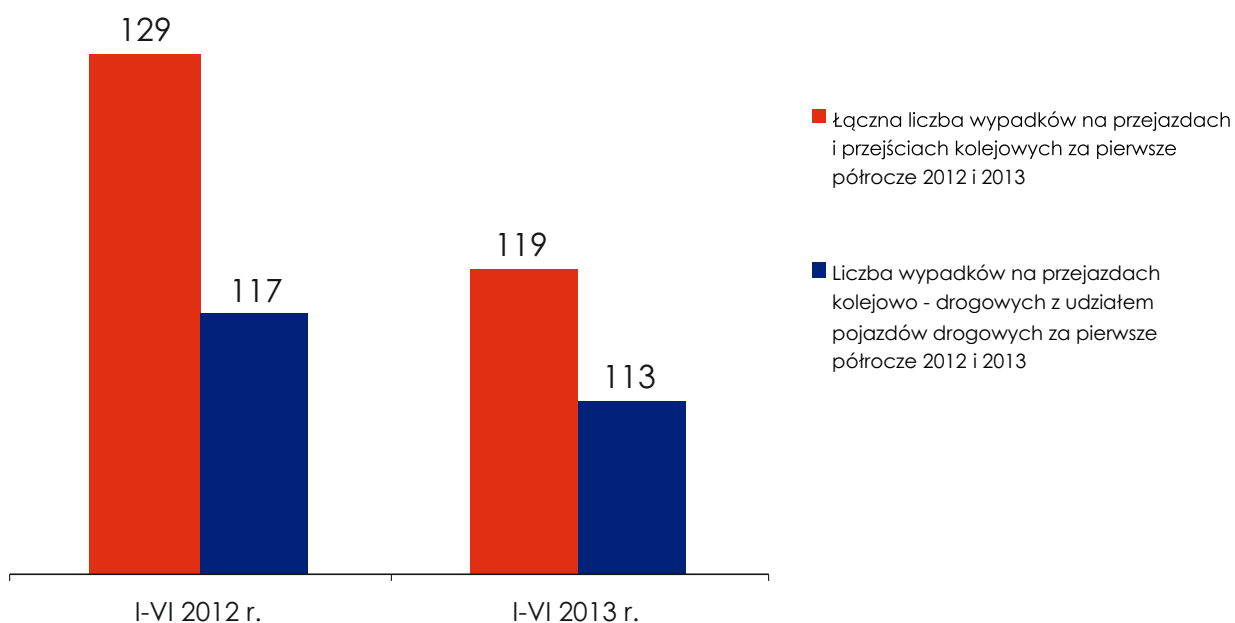
Źródło: opracowanie własne na podstawie www.bezpieczny-przejazd.pl



W pierwszym półroczu 2012 r. na przejazdach i przejściach kolejowych doszło do 129 wypadków, z czego 117 stanowiły wypadki na przejazdach kolejowo – drogowych z udziałem pojazdów drogowych.

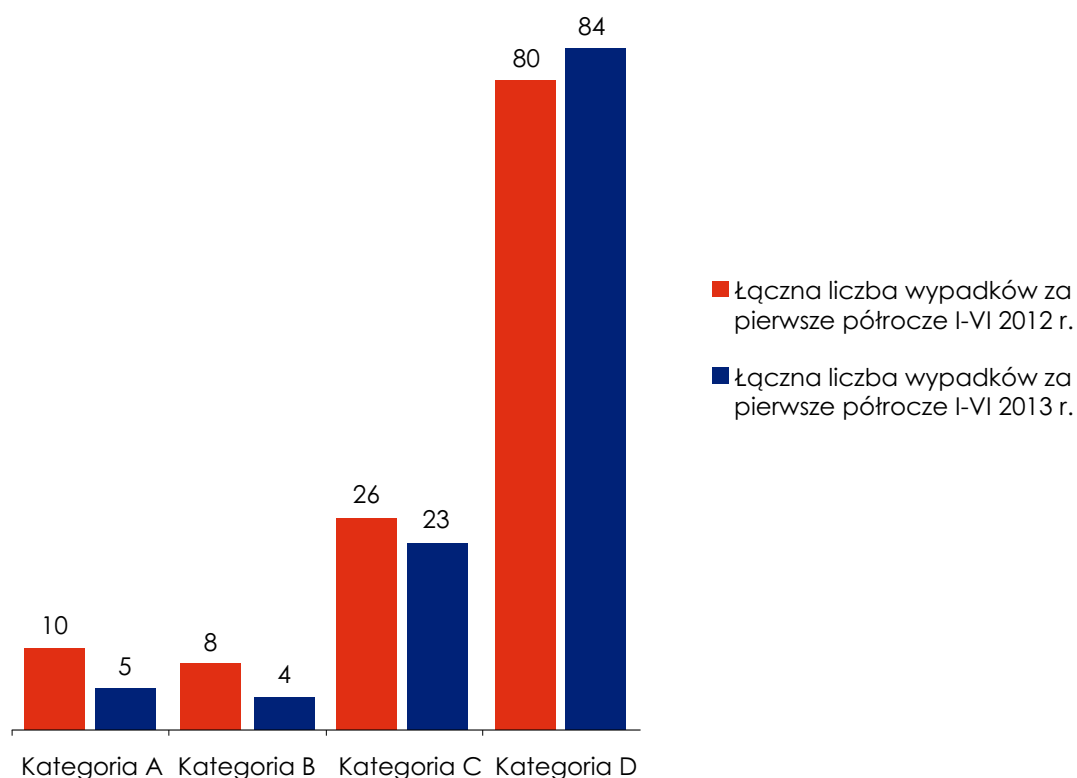
Dla porównania w pierwszym półroczu br. łącznie doszło do 119 wypadków, z czego 113 wypadków dotyczyło przejazdów kolejowo – drogowych z udziałem kierowców.

Liczba wypadków na przejazdach i przejściach kolejowych za pierwsze półrocze 2012 i 2013



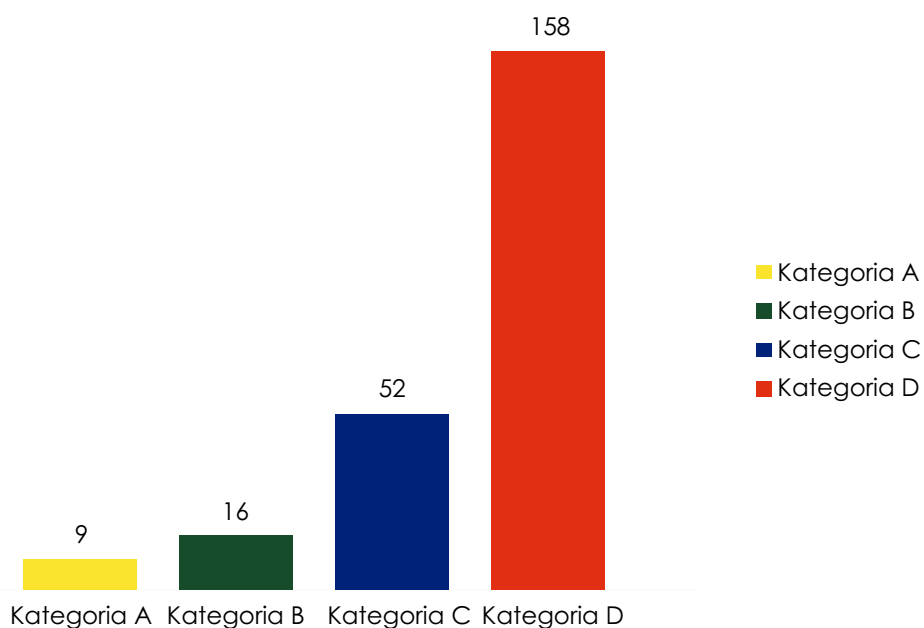
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego, UTK

**Liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych za pierwsze półrocze 2012 i 2013 r.
z podziałem na poszczególne kategorie przejazdów**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego, UTK

Liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kat. A-D wg stanu na koniec 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Oceny Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku, UTK

Lepszym zobrazowaniem bezpieczeństwa na poszczególnych kategoriach przejazdów jest wskaźnik wypadkowości, odnoszący liczbę zdarzeń na przejeździe danej kategorii do ogólnej liczby takich przejazdów. Wskaźnik wypadkowości na danej kategorii przejazdu, przedstawiony został w tabeli oraz na wykresie poniżej.

**Wskaźnik wypadkowości z udziałem pojazdów drogowych na przejazdach
drogowo – kolejowych według kategorii wg stanu na koniec 2012 r.**

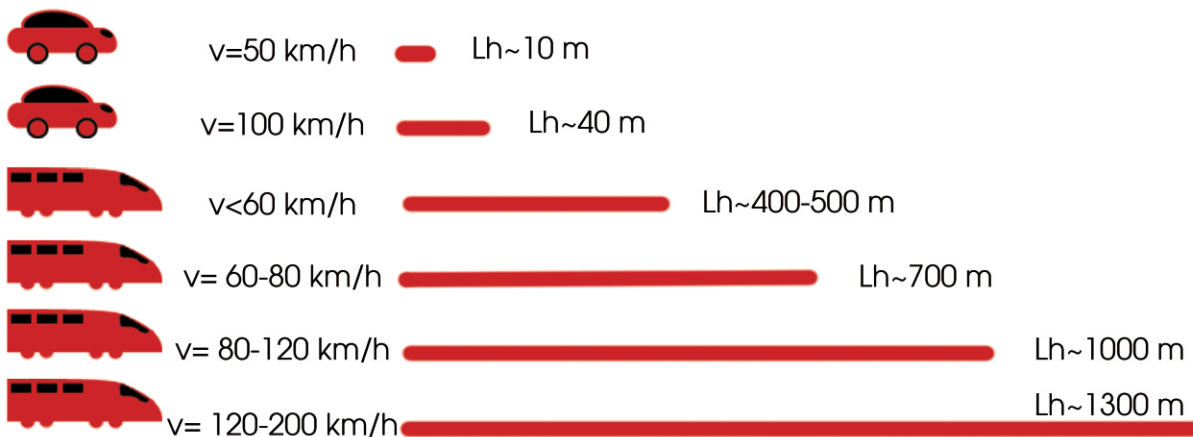
KATEGORIA PRZEJAZDU	LICZBA PRZEJAZDÓW	LICZBA WYPADKÓW	WSKAŹNIK
A	2 633	9	0,0034
B	789	16	0,0203
C	1 313	52	0,0406
D	7 725	158	0,0205
Łączna liczba	13 181	235	0,0178

Źródło: opracowanie własne na podstawie Oceny Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku, UTK

Przy uwzględnieniu liczby przejazdów okazuje się, że największy wskaźnik wypadkowości odnosi się do przejazdów z sygnalizacją świetlną (kat. C). Warty podkreślenia jest fakt, że wypadki te wynikały z ignorowania przepisów Kodeksu drogowego przez użytkowników pojazdów drogowych.

Zachowanie szczególnej ostrożności podczas pokonywania przejazdów jest niezmiennie istotne. Jak wynika z badań, blisko 98% wszystkich wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych jest spowodowanych nieostrożnością kierowców. Trzeba być zatem świadomym tego, jakie obowiązują w tym zakresie przepisy oraz zawsze - niezależnie od przepisów - kierować się również zdrowym rozsądkiem i dbać o bezpieczeństwo.

Zwłaszcza w czasie wakacji i wzmożonego ruchu na drogach trzeba kłaść większy nacisk na przypomnianie prawidłowych zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych. Samochód w starciu z pociągiem nie ma żadnych szans. Już sama lokomotywa waży ponad 80 ton, przeciętny pojazd około 1,3 tony. Zderzenie auta z elektrycznym pociągiem jest więc równoznaczne, ze zderzeniem się z 60 samochodami na raz. Trzeba pamiętać jeszcze o tym, że najczęściej za lokomotywą jedzie spora ilość wagonów. Czy maszynista może zapobiec takiemu wypadkowi? Najczęściej nie, **droga hamowania składu przemieszczającego się z prędkością 100-120 km/h to ponad 1 km.**



gdzie: v - prędkość pojazdu, L_h - droga hamowania

Źródło: Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku, UTK

PAMIĘTAJ!

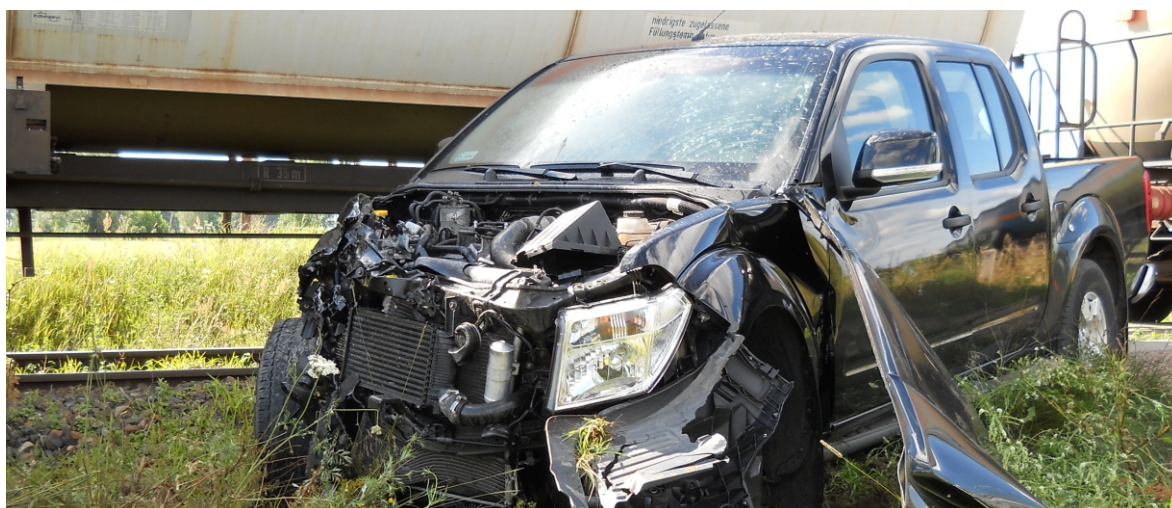
Zgodnie z procedurami i instrukcjami obowiązującymi na większości przejazdów, dróżnik przejazdowy informację o konieczności zamknięcia rogatek przejazdowych otrzymuje na **3 minuty przed** przejazdem pociągu. Rogatki przejazdowe muszą być zamknięte na **2 minuty przed** wjechaniem czoła pojazdu kolejowego na przejazd.

Prędkość pociągów przejeżdżających przez przejazd z zawieszoną obsługą lub z nieczynnymi urządzeniami przejazdowymi jest ograniczona do 20 km/h.

Maszynista pociągu zbliżającego się do przejazdu (bez względu na jego kategorię) podaje sygnał „Baczność” i jest zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności.

Do zachowania szczególnej ostrożności jest zobowiązany także kierowca. Kolizja na przejeździe, nawet przy niewielkiej prędkości pociągu, zawsze może być tragiczna w skutkach.

W razie nagłego wtargnięcia samochodu na przejazd **MASZYNISTA NIE MA ŻADNYCH SZANS, BY UNIKNĄĆ WYPADKU. NA PRZEJEŹDZIE SAMOCHÓD NIEMAL ZAWSZE ULEGA CAŁKOWITEMU ZNISZCZENIU.**



Wykroczenia

Wykroczeniami najczęściej popełnianymi na przejazdach kolejowo-drogowych przez kierowców są:

- niezachowanie szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu i w trakcie jego przekraczania,
- brak reakcji na znak drogowy „STOP”,
- wjazd na przejazd z rogatekmi w czasie ich zamykania,
- omijanie „slalomem” półrogatek,
- brak reakcji na sygnalizację świetlną i dźwiękową informującą o zbliżającym się pociągu.

Kierowcy nagminnie lekceważą znak STOP i krzyż św. Andrzeja, wjeżdżają na przejazd, gdy sygnalizator wskazuje światło czerwone, jeżdżą slalomem pomiędzy półrogatekmi na przejazdach kategorii B, usiłując przejeżdżać

pod zamykającymi się zaporami przejazdów kategorii A. Podobnie zachowują się piesi i rowerzyści. Przejazd to skrzyżowanie linii kolejowej z drogą. To takie samo skrzyżowanie jak skrzyżowanie drogowe. Żaden kierowca nie kwestionuje konieczności zatrzymania się przed skrzyżowaniem drogowym, gdy nakazuje to znak STOP lub sygnalizator wskazujący światło czerwone. Znajdując się na skrzyżowaniu drogowym, kierowca ma świadomość zagrożeń wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności i sankcji karnych związanych z nieprzestrzeganiem przepisów. Brak jest tej świadomości w przypadku przejazdów kolejowo-drogowych.



Przepisy stanowią, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Wynika to z art. 28 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.). Przed wjechaniem na tory kierowca musi upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona. Kierujący ma obowiązek prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub, gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd.

Rozumieć przez to należy zmniejszenie prędkości i upewnienie się, czy nie zbliża się pociąg, czyli należy bacznie obserwować tory, a także nasłuchiwać. Przejazdy kolejowo-drogowe oznaczone są w sposób bardzo wyraźny, a ponadto słupki wskaźnikowe pokazują odległość od nich. Należy więc zawczasu zmienić bieg na odpowiedni do prędkości, aby nie było potrzeby zmiany biegu na torowisku. Musimy być również przygotowani do zatrzymania pojazdu, jeżeli znaki nakazują takie zachowanie, a jeżeli nie mamy pewności lub jest zła widoczność, również wtedy gdy nie ma takiego wymogu. Nie można bowiem realizować zasady szczególnej ostrożności jadąc z dużą prędkością.

Należy zwrócić uwagę, że obowiązek zachowania szczególnej ostrożności ciąży na kierującym już w czasie zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego, a więc już na odcinku drogi od znaku ostrzegającego o przejeździe kolejowo-drogowym do przejazdu. Słupki wskaźnikowe **G-1** rozmieszczone w określony sposób na tym odcinku, pozwalają kontrolować dystans, jaki pozostał do przejazdu. Jest to więc czas na zmniejszenie prędkości,

zlokalizowanie przejazdu, zorientowanie się w układzie torów względem drogi, zwiększenie odległości od poprzedzającego pojazdu, ustalenie rodzaju i stanu zabezpieczenia przejazdu itp.

Gdyby zdarzyło się, że pojazd na przejeździe kolejowo-drogowym zepsuje się, należy niezwłocznie usunąć go z przejazdu, a jeżeli nie jest to możliwe, ostrzec kierującego pojazdem szynowym o niebezpieczeństwie. Unieruchomienie pojazdu na przejeździe zdarza się bardzo rzadko, jednak takie wypadki miały miejsce i były bardzo tragiczne w skutkach. Kierujący pojazdem powinien więc unikać wszystkiego, co może doprowadzić do zatrzymania pojazdu w takim miejscu. Korzystnie jest wyrabiać w osobach szkolonych nawyk, aby bieg odpowiedni do pokonania przejazdu został włączony przed wjechaniem na przejazd i aby przejeżdżanie na przejazd odbyło się płynnie i możliwie szybko. Zabrania się dokonywania zmiany biegów na przejeździe.

Kodeks nie określa sposobów, w jaki należy dawać sygnały ostrzegawcze w takiej sytuacji. Zależy to od konkretnej okoliczności i możliwości.

Pojazd unieruchomiony trzeba próbować zepchnąć z torów, a jeżeli to jest niemożliwe to próbować zjechać posługując się rozrusznikiem (np. na I biegu).

PAMIĘTAJ!

- zachowaj szczególną ostrożność,
- przed wjechaniem na tory musisz upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności,
- masz obowiązek prowadzić pojazd z taką prędkością, abyś mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub, gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd,
- zmień odpowiednio wcześniej bieg na odpowiedni do prędkości, aby nie było potrzeby zmiany biegu na torowisku,
- gdy pojazd zepsuje się na torowisku usuń go z przejazdu, a jeżeli nie jest to możliwe, ostrzeż kierującego pojazdem szynowym o niebezpieczeństwie.

Niebezpieczne stereotypy w zachowaniu kierowców

FAŁSZ	PRAWDA
Jadę śmiało, tu nigdy o tej porze nie jeździ pociąg	ZAWSZE możliwy jest przejazd pociągu nadzwyczajnego, roboczego lub opóźnionego
Maszynista niech uważa, pociąg też ma hamulce	Owszem, maszynista obserwuje szlak, a pociąg ma hamulce, ale jego droga hamowania to przynajmniej kilkaset metrów
Pociąg już przejechał, więc jadę, choć świecą sygnalizatory i dzwoni dzwonek	Działająca nadal sygnalizacja oznacza, że do przejazdu zbliża się inny pociąg
Jadący przede mną przejechał, więc nie muszę uważać	Możesz być tym pierwszym, który nie zdąży
Rogatki są podniesione, więc nie muszę uważać	Dróżnik może właśnie popełnić pierwszy w swym życiu błąd
Opuszczone półrogatki mogą objechać slalomem	NA PEWNO zbliża się pociąg. STÓJ!!! Dla wielu przed Tobą to był ostatni slalom
Gra ulubiony zespół, nastawię radio jeszcze głośniej	Możesz nie usłyszeć sygnału nadjeżdżającego pociągu!!!
Inni zatrzymali się przed przejazdem. Wypredzę ich, na pewno zdążę. Czerwone światło na przejeździe to co innego, niż na skrzyżowaniu	Zatrzymali się nie bez powodu! Być może widzą więcej, niż Ty! Czerwone światło zawsze oznacza: STÓJ!

Źródło: www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/komunikaty_i_wydarzenia/ianuguracja_IX_edycji_wersja_Pawel.pdf



Pamiętajmy, że pociąg potrzebuje ok. 1 km do zatrzymania się.

Zabronione jest zatrzymanie pojazdu na przejeździe oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu, czy też postój pojazdu przed i za przejazdem kolejowo-drogowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowo-drogowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską.

Zabrania się kierującemu objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone, jak również wjeżdżania na przejazd, jeżeli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy. Ponadto nie wolno wyprzedzać pojazdu na przejeździe kolejowo-drogowym i bezpośrednio przed nim, a także omijać pojazdu oczekującego na otwarcie ruchu przez przejazd, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

Najczęściej do tragedii dochodzi głównie z powodu zbyt wielkiej prędkości przy pokonywaniu przejazdu oraz braku właściwej reakcji na znak drogowy **STOP**.

Znaki ostrzegawcze przed przejazdami kolejowo-drogowymi

Znaki drogowe są jednym z podstawowych środków regulujących zachowanie kierowcy w trakcie prowadzenia pojazdu. Ich zadaniem jest ostrzeżenie kierowcy o istniejących bądź potencjalnych zagrożeniach, które mogą wystąpić przed nim na drodze oraz optyczne prowadzenie i informowanie. Niezależnie od wymagań, jakie muszą spełniać wszelkie znaki powinny one mieć następujące specyficzne cechy:

- przyciąganie uwagi kierowcy przez:
 - wyróżnianie się znaku lub grupy znaków z tła w taki sposób, aby kierowca zauważył znak dostatecznie wcześniej, biorąc pod uwagę prędkość jazdy,

PAMIĘTAJ!

- nie wolno zatrzymać Ci pojazdu na przejeździe kolejowo-drogowym oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu,
- nie wolno zatrzymać Ci się przed i za przejazdem kolejowo-drogowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowo-drogowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską,
- nie wolno Ci objeżdżać opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżać na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone, jak również wjeżdżać na przejazd, jeżeli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy,
- nie wolno Ci wyprzedzać pojazdu na przejeździe kolejowo-drogowym i bezpośrednio przed nim,
- nie wolno Ci omijać pojazdu oczekującego na otwarcie ruchu przez przejazd, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

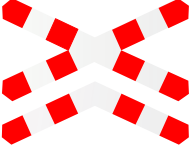
W przypadku przejazdów wielotorowych nigdy nie należy wjeżdżać na tory bezpośrednio po przejechaniu pociągu, ale poczekać, aż pociąg odjedzie na taką odległość, abyśmy mogli stwierdzić, czy po innych torach nie poruszają się inne pociągi.



- kierowanie uwagi kierowcy na znak (znaki), który powinien być odczytany jako pierwszy,
- czytelność:
 - teoretyczna mierzona odległością, z której znak może być odczytany przy nieograniczonym czasie obserwacji,
 - praktyczna, mierzona odległością, z której znak umieszczony w polu ostrego widzenia – może być odczytany przy czasie obserwacji rzędu 0,5 do 1,4s,
- rozpoznawalność rozumianą jako cechy znaku powodujące jednoznaczną identyfikację jego znaczenia.

Znaki ostrzegawcze

	A-9 (przejazd kolejowy z zaporami) stosuje się przed przejazdem kolejowym z zaporami zamykającymi całą szerokość jezdni (kategoria A) lub półzaporami zamykającymi wjazd na przejazd (kategoria B)
	A-10 (przejazd kolejowy bez zapor) stosuje się przed przejazdami kolejowymi bez zapor lub półzapor — wyposażonymi w samoczynną sygnalizację świetlną (kategoria C) lub niewyposażonymi w żadne z wymienionych urządzeń (kategoria D). Zasady oznakowania przejazdów kolejowych znakiem A-10 są analogiczne jak znakiem A-9
	- z trzema kreskami, znak G-1a umieszczany pod tarczą znaku ostrzegawczego - z dwiema kreskami, znak G-1b umieszczany na 2/3 odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu; - z jedną kreską, znak G-1c umieszczany na 1/3 odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu
	Jeżeli na drodze o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h widoczność przejazdu z drogi jest mniejsza niż 100 m oraz na jezdniach jednokierunkowych, znak A-9 ze słupkami wskaźnikowymi umieszcza się także po lewej stronie jezdni, z tym że po tej stronie stosuje się słupki wskaźnikowe G-1d, G-1e i G-1f.
	T-7 tabliczka wskazująca układ torów i drogi na przejeździe. Przed przejazdami kolejowymi kategorii C i D szczególnie niebezpiecznymi ze względu na: -ostry kąt (poniżej 60°) przecięcia się drogi z linią kolejową, lub -bliskość toru kolejowego przebiegającego równoległe do osi drogi, lub -przebieg linii kolejowej w łuku, należy stosować pod znakiem A-10 tabliczkę T-7 podającą schematycznie rzeczywisty układ torów i drogi na takim przejeździe.
	Jeżeli przed przejazdem jest ustawiony znak B-20 (stop), to należy bezwzględnie zatrzymać pojazd niezależnie od tego, czy zbliża się pociąg czy też nie, i dopiero po upewnieniu się, że przejazd jest wolny, rozpocząć jazdę

 przed przejazdem kolejowym jednotorowym	Bezpośrednio przed przejazdem kolejowym kategorii C i D oraz przed przejściami użytku publicznego dla pieszych (kategoria E), bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego, umieszcza się znak „Krzyż św. Andrzeja”:
 przed przejazdem kolejowym wielotorowym	
	Jeżeli przed przejazdem znajduje się znak B-32 (rogátka uszkodzona), wówczas kierujący pojazdem ma obowiązek zatrzymać się przed znakiem. Dalszą jazdę można kontynuować tylko i wyłącznie za przyzwoleniem dróżnika.
	Przed przejazdami kolejowymi na linii kolejowej zelektryfikowanej umieszcza się dodatkowo, na tym samym wsporniku co znak „Krzyż św. Andrzeja” lub na osobnym słupku, znak G-2 (sieć pod napięciem).

Informacje dodatkowe

Odległość słupków wskaźnikowych od przejazdu w zależności od odległości znaku **A-9** od przejazdu kolejowo-drogowego podano w poniższej tabeli

Odległość słupków wskaźnikowych od przejazdu kolejowo-drogowego

Dopuszczalna prędkość dla danej drogi	G-1a	G-1b	G-1c
	Przedział odległości x		
	I	II	III
powyżej 60 km/h	150-300m	100-200m	50-100m
do 60 km/h	50-100m	35-75m	20-35m

Źródło: <http://drogipubliczne.eu/przejazdy-i-przejscia-kolejowe>

Znaki **G-3** i **G-4** należy umieszczać w miejscu, w którym — w związku z ruchem pociągu — powinien być zatrzymany pojazd na drodze, a więc nie bliżej niż 5 m od skrajnej szyny; przed przejściami odległość ta nie może być mniejsza niż 3 m od skrajnej szyny. Wymienione odległości mogą być zwiększone, jeżeli:

- poprawi to widoczność znaku z drogi,
- ze względu na ostry kąt przecięcia się linii kolejowej z drogą, konieczne jest

zapewnienie co najmniej 3 m odległości pojazdu od skrajnej szyny, mierząc w linii prostopadłej do osi toru.

Przy zwiększeniu odległości znaku od szyny należy sprawdzić, czy warunki widoczności pojazdu szynowego z drogi nie zostały naruszone. Umieszczenie znaku **G-3** (**G-4**) w odległości mniejszej niż 5 m od szyny może nastąpić jedynie za zgodą zarządcy kolei.

Zmniejszenie zagrożenia zdrowia i życia w ruchu drogowym i kolejowym jest głównym celem poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo - drogowych. Nieprzestrzeganie podstawowych zasad przepisów ruchu drogowego, próby przechytrzenia systemów zabezpieczenia ruchu kończą się w najlepszym przypadku tylko stratami materialnymi.

Koniecznością staje się reedukacja kierowców pod kątem zachowania szczególnej ostrożności przy przekraczaniu przejazdów, czego przykładem są prowadzone kampanie informacyjno - edukacyjne.

Szczegółowe informacje dostępne są m.in. pod następującymi adresami:

www.bezpieczny-przejazd.pl

www.pasazer.utk.gov.pl/pas/bezpieczny-przejazd

www.ilcad.org/ILCAD-2013.html





URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

