

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Petycja

Szanowny Panie Ministrze,

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 2 ustawy o petycjach, chciałbym zwrócić Pana uwagę na kwestię nieprawidłowego oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych znakami B-20 „stop”. Zgodnie z obowiązującymi przepisami znaki te stosuje się na przejazdach kategorii D gdy nie są spełnione warunki widoczności oraz na przejazdach kategorii A, B i C w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego.

Niestety, przepisy te nie są tak jednoznaczne jak mogłoby się to wydawać i wiele znaków B-20 „stop” jest ustawionych na stałe na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B i C (a nawet F) pomimo tego, że urządzenia zabezpieczające (sygnalizatory, rogatki) działają poprawnie.

Organy zarządzające ruchem na drogach publicznych uciekają się do rozmaitych wyjaśnień aby pozostawić znaki B-20 „stop” na swoim miejscu. Poniżej przedstawiam dwa najciekawsze uzasadnienia będące rezultatem mojej korespondencji z tymi organami (w razie potrzeby mogę dostarczyć oryginalne pisma):

Przejazd kolejowo-drogowego kat. C (nr 231 008 586) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 412, zarządzający ruchem: marszałek województwa kujawsko-pomorskiego (wytluszczenia tekstu zachowałem zgodne z oryginałem)

*(...) nie budzi wątpliwości fakt, że geometria drogi w stosunku do przecięcia przejazdu kolejowo-drogowego przemawia za pozostawieniem znaków B-20 z uwagi na ograniczoną widoczność i takie rozwiązanie dopuszczają obowiązujące przepisy prawa, tj. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.), a są sprzeczne z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U z 2015 r. poz. 1744). Zgodnie z pkt 3.2.21 cyt. wyżej załącznika do rozporządzenia (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.) **znak B-20 „stop” (rys. 3.2.21.1) stosuje się** w celu wprowadzenia w określonych warunkach obowiązku zatrzymania pojazdu przed wjazdem na skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem, na przejazd kolejowy niestrzeżony (kategorii D), na przejazd tramwajowy, **a także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu**. Dopuszcza się stosowanie znaku B-20 dla kierujących tramwajami, gdy torowisko przecina drogę publiczną. **Znak B-20 stosuje się, gdy brak jest dostatecznej widoczności na***

zatrzymanie pojazdu przed skrzyżowaniem lub przejazdem.

(...)

Komisja bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której skład wchodził przedstawiciel: zarządcy drogi, organu zarządzającego ruchem, Komendanta Wojewódzkiego Policji oraz PKP PLK IZ Bydgoszcz, powołana przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego jednogłośnie opowiedziała się za pozostawieniem „Stopu”. Sprawa była również przedmiotem obrad poruszana posiedzenia Kujawsko-Pomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w grudniu 2021 r. w odniesieniu do wniosku Dyrektora ZLK w Bydgoszczy w sprawie oznakowania przejazdów kat. C

(...)

Przejazd kolejowo-drogowego kat. C (nr 069 021 743) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 846, zarządzający ruchem: marszałek województwa lubelskiego

(...) wymienione w rozdziale 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744 z późn. zm.) sygnały, znaki, wskaźniki i tablice ostrzegawcze stosowane dla poszczególnych kategorii przejazdów kolejowo-drogowych i przejść stanowią ich niezbędne wyposażenie. Jednakże na etapie rozpatrywania projektu stałej organizacji ruchu stwierdzono, że oznakowanie przedmiotowego przejazdu kolejowo-drogowego znakami pionowymi A-10, G-1a, G-1b, G-1c, G-1e, G-1f i G-3 oraz znakami poziomymi P-14 jest niewystarczające i może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na występującą sytuację, tj. otoczenie w rejonie przejazdu i dróg dojazdowych do przejazdu, geometrię drogi wojewódzkiej na dojeździe do przejazdu oraz bliskie sąsiedztwo skrzyżowań z drogą krajową nr 17 i drogą gminną nr 109816L.

Dodatkowy komentarz do wyżej przytoczonych „wyjaśnień” zarządzających ruchem w mojej ocenie jest zbędny. Oczywiście nie tylko te dwa wyżej wymienione organy zarządzające ruchem na drogach publicznych odmawiają likwidacji nielegalnych znaków stop, jest to zjawisko powszechne. W odpowiedziach tych organów zazwyczaj pojawia się argument dotyczący rzekomego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Również organy opiniujące organizację ruchu, jak policja czy zarządy dróg, często zalecają utrzymanie znaków stop.

Mam nadzieję, że powyższe informacje okażą się wartościowe dla resortu infrastruktury oraz że podejmie Pan stosowne działania w tej sprawie. Sytuacja, w której setki przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B lub C oznakowane są w tak niezgodny względem obowiązujących przepisów sposób jest nie do zaakceptowania.

Korzystając z okazji chciałbym przedstawić kilka propozycji które moim zdaniem poprawiłyby bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych:

1. Wprowadzenie sygnalizatorów przejazdowych wyposażonych w dodatkowe białe światło migające z małą częstotliwością. Takie rozwiązanie dopuszcza Konwencja o znakach i sygnałach drogowych. Sygnał ten oznacza zezwolenie na przejazd. Rozwiązanie to stosowane jest w wielu europejskich krajach.

Skala nadużywania znaków stop na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w sygnalizację może sugerować, że wiele organów obawia się możliwości powstania awarii sygnalizacji, i z tego powodu decydują się na znaki B-20 „stop” które mają rzekomo dodatkowo poprawiać bezpieczeństwo.

Dodatkowy sygnał zezwalający na przejazd upewniałby uczestników ruchu, że zabezpieczenia działają poprawnie, zarazem przyczyniłby się do większej ostrożności przy przekraczaniu przejazdu gdy sygnalizator nie nadaje żadnego sygnału. Obecnie uczestnik ruchu drogowego nigdy nie ma całkowitej pewności, że urządzenia przejazdowe działają poprawnie.

2. Jeżeli na przejeździe kolejowo-drogowym urządzenia przejazdowe są nie sprawne, to obecnie ustawia się znak B-20 „stop” wraz z tabliczką „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.

W praktyce jest to realizowane różnie, zdarza się, że tabliczki lub nawet znaku B-20 brakuje, tabliczka czasem ustawiana jest w innym miejscu niż znak B-20 i tak dalej. Niemniej jednak w moim odczuciu występuje tu pewna asymetria względem oznakowania skrzyżowania dróg, gdy na skrzyżowaniu zmienione zostały zasady pierwszeństwa. W tym drugim przypadku zostanie ustawionych kilka znaków (np. A-7, D-2, D-48). W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego – co najwyżej jeden znak wraz z tabliczką tuż przed przejazdem, niezależnie od dopuszczalnej prędkości.

Dlatego proponuję wprowadzenie regulacji, która zobowiązywałaby zarządcę infrastruktury kolejowej lub zarządcę drogi publicznej do ustawienia określonego znaku, który uprzedzałby o niedziałaniu urządzeń przejazdowych. Mógłby to być chociażby znak B-20 wraz z tabliczką T-21.

3. Niektóre znaki drogowe mogą być wykonywane na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej. Są to znaki D-6, D-6a, D-6b, T-27, D-51 oraz D-51a (te dwa ostatnie to chyba żart?). Proponuję rozszerzyć tę listę o znaki G-3 oraz G-4. Takie rozwiązanie jest stosowane np. w Czechach.

Z poważaniem,