



SUBARU



# Model dobrego KIEROWCY

# 7 część



tekst: **MAREK DWORAK**, Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie

Tematowi przejazdów przez torowiska poświęcę wiele miejsca z uwagi na zupełnie niewytłumaczalną liczbę zdarzeń drogowych na przejazdach, szczególnie kolejowych. Pamiętajmy, że maszynista albo motorniczy nie pomoże nam uniknąć wypadku, bo nie ma możliwości dokonania zmiany pasa ruchu, a droga hamowania pociągu lub tramwaju, jadących z prędkością podróżną, zawsze przekracza kilkaset metrów.

Winę za wypadki na przejazdach kolejowych – w przytłaczającej większości – ponoszą wyłącznie kierowcy samochodu albo autobusu. Apeluję: nie lekceważmy żadnej sytuacji, w której mamy wjechać na tory.

## **Przecinanie się kierunków ruchu samochodu i tramwaju**

➤ Zbliżając się do przejazdu tramwajowego oraz przejeżdżając przez torowisko, zobligowani jesteśmy do zachowania szczególnej ostrożności. Raz jeszcze pozwolę sobie przypomnieć, że szczególna ostrożność polega na wywołaniu u siebie stanu maksymalnej koncentracji na kierowaniu samochodem, poszerzeniu pola obserwacji i przygotowaniu do niezwłocznego



użycia urządzeń w pojeździe zapobiegających niebezpieczeństwu w ruchu drogowym. Zgodnie z definicją prędkości bezpiecznej, **dostosowujemy prędkość** do miejsca i panujących w nim warunków ruchu.

Wymogi te powtarzam po raz kolejny i niemalże do znudzenia, ale robię to w pełni świadomie – pojęcia prędkości bezpiecznej i (jeszcze bardziej) szczególnej ostrożności ciągle nie są przez uczestników ruchu właściwie przyswojone, i to zarówno w warstwie merytorycznej, czyli rozumienia ich treści, jak i praktycznej, czyli stosowania się do wynikających z tej treści zaleceń. W przypadku przejeżdżania przez torowisko tramwajowe lub kolejowe (o czym napiszę w dalszej części) temat nabiera szczególnego znaczenia ze względu na skutki ewentualnej niefrasobliwości – zderzenia z ważącym setki ton pojazdem szynowym w zdecydowanej większości przypadków muszą skończyć się tragicznie...

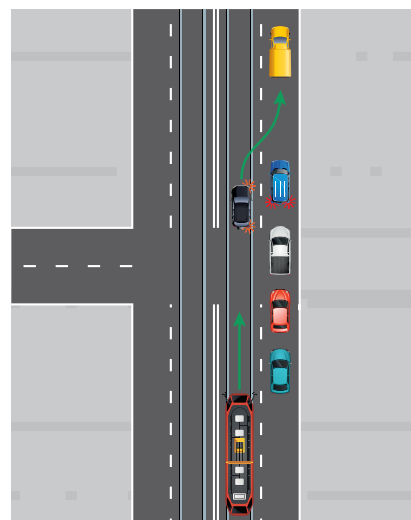
➤ **Zabronione jest wjeżdżanie na tory tramwajowe, jeśli za nimi brak jest miejsca na kontynuowanie jazdy.**

➤ **Zabronione jest wyprzedzanie** podczas przejeżdżania przez torowisko oraz bezpośrednio przed wjechaniem na nie, z wyjątkiem sytuacji kierowania ruchem na przejeździe przez sygnalizację świetlną lub kierującego ruchem.

➤ Odpowiednio przygotowani mentalnie w kwestii właściwej koncentracji i doboru prędkości w trakcie zbliżania się do wjazdu na tory oraz świadomi obowiązujących w tym miejscu zakazów **upewniamy się przed wjechaniem na tory, czy nie zbliża się tramwaj.**

➤ Przypominam, że tramwaj ma pierwszeństwo w stosunku do pojazdów nieszynowych, niezależnie od tego, z której strony nadjeżdża lub w którą stronę skręca (zob. *Model dobrego kierowcy*, cz. 4. „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne” 2019, nr 2, s. 116–118). Wyjątki od tej reguły to sytuacja, w której tramwaj znajduje się na kierunku podporządkowanym (znak B-20 albo A-7), oraz skręcanie tramwaju na skrzyżowaniu regulowanym sygnalizacją świetlną w stosunku do pojazdu jadącego na wprost w cyklu sygnału zielonego (nie dotyczy to ruchu okrężnego).

➤ Jeżeli torowisko tramwajowe nie jest wyłączone z ruchu pojazdów innych niż tramwaje przez wydzielenie go odpowiednim oznakowaniem, to stanowi pas ruchu i możemy, a nawet musimy (w przypadku rozpoczęcia lewoskrętu) nań wjechać – **pamiętać należy tylko o obowiązku usuwania się z drogi nadjeżdżającego tramwaju i ustępowania mu miejsca.** Realizacją tej dyrektywy będzie



upewnienie się przed wjazdem na pas ruchu, po którym poruszają się tramwaje, czy nie zbliża się tramwaj. Należy zrezygnować ze zmiany pasa nawet wówczas, gdy nie wiązałoby się to z wymuszeniem pierwszeństwa, ale nasz pojazd w konsekwencji zajmowałby miejsce nadjeżdżającemu tramwajowi.

Ogólnie można stwierdzić, że wjeżdżamy za pojazdy szynowe, a nie przed nie. Jeśli zdarzy się sytuacja, że podczas naszej bytności na torowisku pojawi się tramwaj, którego wcześniej nie było w polu widzenia, to nie możemy być obciążeni winą za powstałą sytuację, ale należy jak najszybciej usunąć się z torowiska, w czym może być konieczna (obowiązkowo powinna wystąpić) pomoc kierujących innymi pojazdami, którzy powinni stworzyć odpowiednią lukę.

➤ Na przejazdach przez tory tramwajowe stosowana jest sygnalizacja dwukomorowa z następującą sekwencją sygnałów wzbudzanych przez zbliżający się tramwaj: żółty migający → żółty stały → czerwony → żółty migający.

**Sygnal żółty migający wyświetlany jest wtedy, gdy nie nadjeżdża tramwaj** i oznacza: zachowaj szczególną ostrożność i jedź. W przypadku zbliżania się tramwaju pojawia się sygnał żółty ciągły, oznaczający – identycznie jak w trzykomorowej sygnalizacji trójbarwnej – zakaz wjazdu za sygnalizator (zakaz ten nie dotyczy pojazdu, który w momencie zapalenia się sygnału znajdował się tak blisko sygnalizatora, że nie mógłby się przed nim zatrzymać bez gwałtownego hamowania). Sygnał czerwony oznacza zakaz wjazdu za sygnalizator bez jakichkolwiek wyjątków. Po przejechaniu tramwaju pojawia się ponownie sygnał żółty migający.

Niestety opis wskazań tej sygnalizacji nie znalazł się w Rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w związku z czym znajomość opisanych wyżej faz sygnalizacji nie jest powszechnie przyswojona i zdarzają się sytuacje, w których mimo żółtego migającego kierujący nieoczekiwanie – i niepoprawnie – zatrzymują się przed sygnalizatorem, na co również chcę zwrócić uwagę Czytelników.

Przed niektórymi przejazdami tramwajowymi można spotkać się z sygnalizacją jednokomorową, ze wzbudzaniem przez pojazd szynowy sygnałem czerwonym – ciągłym lub migającym. Sygnał czerwony – **niezależnie od sposobu jego podawania** – zawsze oznacza obowiązek zatrzymania się przed sygnalizatorem aż do momentu, w którym przestanie być nadawany.

### Przecinanie się kierunków ruchu samochodu i pociągu

Oprócz pociągu może tu również być mowa o dowolnym innym pojeździe poruszającym się po torach kolejowych (lokomotywa, drezyna itp.).

➤ Każdego uczestnika ruchu obowiązuje zachowanie szczególnej ostrożności przed i w trakcie pokonywania przejazdu kolejowego (zob. początek niniejszego artykułu). Warunkiem wjazdu (wejścia) na przejazd kolejowy jest skuteczne upewnienie się, czy nie nadjeżdża pociąg! Przepisy ruchu drogowego wymagają każdorazowego upewnienia się, czy nie nadjeżdża pojazd szynowy, **nawet wtedy, gdy mamy do czynienia z przejazdem z zaporami lub półzaporami albo** gdy zgaśnie sygnał czerwony **na przejeździe zabezpieczanym sygnałami świetlnymi!**

➤ Poprawna technika pokonywania przejazdu kolejowego przez kierowcę (dotyczy przejazdów z zaporami, gdy są one otwarte i nie występuje znak STOP lub Stój) wymaga naj-

pierw wyraźnego zmniejszenia prędkości, następnie wykonania (w przypadku manualnej skrzyni biegów) redukcji do biegu drugiego (trzeciego, w przypadku dużych ciężarówek i autobusów), po czym dokonania szczegółowej obserwacji lewej i prawej strony przejazdu i jeśli nie stwierdzi się obecności zbliżającego pociągu, wjechania na przejazd i przejechania go jednostajnym tempem z prędkością ok. 20 km/h (chodzi o to, żeby w trakcie przejeżdżania nie hamować, nie przyspieszać, a w szczególności nie zmieniać biegów).

➤ Na przejazdach bez zapór lub półzapór i bez sygnalizacji świetlnej stosuje się znak B-20 STOP. W takim przypadku oczywiście konieczne jest zatrzymanie pojazdu i po zatrzymaniu upewnienie się, czy nie nadjeżdża pociąg. Zatrzymanie winno nastąpić przed linią bezwzględного zatrzymania P-12, a w razie braku linii w miejscu, w którym możemy skutecznie upewnić się o możliwości wjazdu na przejazd, nie dalej jednak niż przed znakiem krzyża św. Andrzeja przed przejazdem jednotorowym albo przed przejazdem wielotorowym. Oprócz oznaczenia szerokości przejazdu (liczba torów) znaki te wydzielają przestrzeń, po której może poruszać się pociąg wraz z ewentualnym ładunkiem, stąd konieczność zatrzymania się przed obszarem ograniczonym krzyżem św. Andrzeja.



➤ Na przejazdach bez zapór lub półzapór i bez sygnalizacji świetlnej może być również użyty znak B-32 Stój. Stosuje się go przede wszystkim wtedy, gdy zapory lub sygnalizacja świetlna nie funkcjonują. Zatrzymanie powinno nastąpić przed linią zatrzymania, a jeżeli jej nie wyznaczono, to bezpośrednio przed znakiem. Dalsza jazda jest możliwa za zgodą dyżurującego na przejeździe funkcjonariusza.



➤ Odcinek drogi do przejazdu kolejowego jest podzielony na równe części, oznaczone słupkami wskaźnikowymi od G-1a do G-1f, umieszczonymi odpowiednio po prawej i lewej stronie jezdni. Słupki z trzema kreskami jest umieszczany pod znakiem A-9 lub A-10, słupki z dwiema kreskami – na  $\frac{2}{3}$  odległości znaku



ostrzegawczego od przejazdu, a słupki z jedną kreską – na  $\frac{1}{3}$  tej odległości, o ile warunki lokalne pozwalają na wykorzystanie wszystkich trzech słupków.



Słupki z jedną kreską mają jeszcze dodatkowe znaczenie – na odcinku pomiędzy słupkiem a przejazdem zabronione jest pozostawienie pojazdu na postoju (w zależności od miejsca umieszczenia znaku ostrzegawczego odcinek zakazu będzie wynosił od 100 do 33 m od przejazdu po obydwu jego stronach). Zatrzymanie zabronione jest na odcinku 10m od przejazdu kolejowego (oczywiście przed i za) i tak jak w przypadku zakazu postoju – obowiązuje na wszystkich częściach drogi.

➤ Znak A-9 ostrzega przed przejazdem kolejowym z zapórami lub półzapórami, znak A-10 – przed przejazdem kolejowym bez zapór lub półzapór. Potocznie używa się – jakże niesłusznie – określić przejazd strzeżony (A-9) i przejazd niestrzeżony (A-10). W przypadku przejazdu bez zapór (lub półzapór) bezpieczeństwa „strzeże” sygnalizacja świetlna albo znak STOP, względnie znak Stój. Powtórzę raz jeszcze: w każdym przypadku, również, wtedy gdy zapory (półzapory) są podniesione albo (i) nie pali się sygnał czerwony, kierujący ma obowiązek upewnienia się, czy nie zbliża się pojazd szynowy.

➤ Znak A-9 ostrzega przed przejazdem kolejowym z zapórami lub półzapórami, znak A-10 – przed przejazdem kolejowym bez zapór lub półzapór. Potocznie używa się – jakże niesłusznie – określić przejazd strzeżony (A-9) i przejazd niestrzeżony (A-10). W przypadku przejazdu bez zapór (lub półzapór) bezpieczeństwa „strzeże” sygnalizacja świetlna albo znak STOP, względnie znak Stój. Powtórzę raz jeszcze: w każdym przypadku, również, wtedy gdy zapory (półzapory) są podniesione albo (i) nie pali się sygnał czerwony, kierujący ma obowiązek upewnienia się, czy nie zbliża się pojazd szynowy.

➤ **Sygnalizacja świetlna przed przejazdem kolejowym może nadawać sygnał czerwony ciągły, sygnał czerwony migający albo dwa na przemian migające sygnały czerwone – w każdym przypadku ustalają one obowiązek zatrzymania się na czas ich wyświetlania.** Zatrzymanie ma nastąpić przed linią zatrzymania, a jeśli jej nie wyznaczono – przed sygnalizatorem.

➤ **Zabrania się objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone.**

Jeżeli opuszczanie zapór (półzapór) zostało rozpoczęte, zakaz jazdy nie budzi wątpliwości (co niestety nie znaczy, że jest powszechnie przestrzegany). Powszechną praktyką jest ruszanie w momencie, w którym zapory (półzapory) są na tyle podniesione, że już uda się pod nimi przejechać, albo ruszanie bezpośrednio po przejechaniu pojazdu szynowego, mimo iż jeszcze wyświetlany jest sygnał czerwony. Nie należy tego pod żadnym pozorem robić (tłumacząc sobie, że przecież zapory już się podnoszą, czy że pojazd szynowy już przejechał). I to nie tylko dlatego, że zabrania tego przepis art. 28, ust. 3, pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym dla

symetrii z sytuacją opuszczania zapór (początku wyświetlania światła czerwonego). Nie chodzi tu o symetrię bądź zakaz dla zakazu, ale o zapobieżenie zagrożeniu w sytuacji, gdy w trakcie podnoszenia zapór (półzapór) kolejny zbliżający się pojazd szynowy poda sygnał do ich ponownego opuszczenia. Dlatego właśnie dopiero po całkowitym podniesieniu zapór (półzapór) lub zgaśnięciu sygnału czerwonego możemy wprawić nasz pojazd w ruch.



➤ **Zabrania się wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy.** Wjeżdżając na torowisko, musimy mieć pewność, że uda się z niego zjechać – należy więc utrzymywać odpowiednio duży odstęp od poprzedzającego pojazdu i obejmować wzrokiem przestrzeń przed tym pojazdem. Tak zwana jazda zderzak w zderzak jest niedopuszczalna i świadczy nie tylko o nieprzejęciu przepisów, ale i o braku rozsądku.

➤ **Zabrania się wyprzedzania pojazdu na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim.**

➤ **Zabrania się omijania pojazdu oczekującego na otwarcie ruchu przez przejazd, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.**

➤ Szczególnym rodzajem przejazdu jest bocznica kolejowa oznaczona znakiem A-30 z tabliczką T-10. Znak oznacza przecięcie drogi z bocznica kolejową lub torem o podobnym charakterze. **W miejscu tak oznakowanym ruch na drodze jest wstrzymywany przez pracownika kolei podczas przejeżdżania (przetaczania) pociągu.** Brak obecności pracownika oznacza zezwolenie na jazdę, oczywiście z zachowaniem szczególnej ostrożności i po upewnieniu się, że nie nadjeżdża pojazd szynowy.



W następnym odcinku kompendium wiedzy o kierowaniu opiszę manewry wymijania, omijania i cofania.



# NOWY FORESTER e-BOXER ESENCJA BEZPIECZEŃSTWA



NAJLEPSZY W KLASIE 2019  
(SMALL OFF-ROAD/MPV)



- > STAŁY NAPĘD WSZYSTKICH KÓŁ SYMMETRICAL AWD
- > SILNIK SUBARU BOXER
- > SYSTEM WSPOMAGANIA KIEROWCY EYESIGHT™
- > SUBARU GLOBAL PLATFORM



Poznaj Subaru z bezpiecznej strony: [bezpieczne.subaru.pl](https://bezpieczne.subaru.pl)  
Pełna lista autoryzowanych salonów sprzedaży znajduje się na stronie: [subaru.pl](https://subaru.pl)

SUBARU  
ZALECA  
PRODUKTY

SJS SZKOŁA JAZDY  
SUBARU

KERATRONIK  
Kompleksowe systemy GPS

warta.

Santander  
Leasing

ENEOS  
MOTOR OIL

PIRELLI

FORESTER.SUBARU.PL



SUBARU