

Adresaci:

Minister Infrastruktury
Ministerstwo Infrastruktury ul.
Chałubińskiego 4/6 00-928
Warszawa

PETYCJA

w sprawie rozważenia wprowadzenia dodatkowego żółtego światła pulsującego na przejazdach kolejowo-drogowych w celu wcześniejszego ostrzegania kierowców przed uruchomieniem sygnalizacji czerwonej i zamykaniem rogatki

Szanowni Państwo,

zwracam się z petycją dotyczącą rozważenia możliwości wprowadzenia dodatkowego sygnału ostrzegawczego w postaci żółtego światła pulsującego, montowanego przy istniejących sygnalizatorach na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki.

Celem niniejszej inicjatywy jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wcześniejsze informowanie kierowców o zbliżającym się uruchomieniu czerwonej sygnalizacji oraz rozpoczęciu procedury zamykania przejazdu.

Uzasadnienie petycji

Podczas codziennego korzystania z dróg można spotkać się z sytuacją, w której kierowca zbliża się do przejazdu kolejowo-drogowego, a gdy znajduje się już w niewielkiej odległości od niego, uruchamiana jest sygnalizacja czerwona oraz sygnał dźwiękowy. W takich okolicznościach kierowca może mieć bardzo ograniczoną możliwość bezpiecznego zatrzymania pojazdu przed przejazdem, szczególnie przy większej prędkości, śliskiej nawierzchni lub niekorzystnych warunkach atmosferycznych.

Problem może być szczególnie istotny na przejazdach wielotorowych, gdzie po rozpoczęciu procedury zamykania przejazdu kierowca musi uwzględnić opuszczające się rogatki oraz możliwość przejazdu kolejnego pociągu po innym torze.

Nie chodzi o usprawiedliwianie wjazdu na przejazd przy czerwonym świetle, lecz o rozważenie dodatkowego rozwiązania, które pozwoliłoby kierowcom wcześniej rozpoznać, że za chwilę nastąpi zmiana sygnalizacji i konieczne będzie zatrzymanie pojazdu. Wcześniejsze ostrzeżenie mogłoby pomóc ograniczyć liczbę sytuacji, w których kierowca zbyt późno orientuje się, że przejazd zostanie zamknięty.

Proponowane rozwiązanie

Proponuję przeanalizowanie możliwości montażu dodatkowej lampy emitującej żółte światło pulsujące przy istniejących sygnalizatorach kolejowo-drogowych. Wstępna koncepcja zakłada następujący sposób działania:

1. W normalnych warunkach przejazd funkcjonuje bez zmian, zgodnie z obowiązującym systemem zabezpieczenia.
2. Na określony czas przed uruchomieniem czerwonej sygnalizacji, przykładowo około 10 sekund, włącza się dodatkowe żółte światło pulsujące, informujące o zbliżającym się zamknięciu przejazdu.
3. Po upływie ustalonego czasu uruchamiana jest dotychczasowa sygnalizacja czerwona, sygnał dźwiękowy oraz procedura opuszczania rogatki, zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa.
4. Dodatkowy sygnał nie zastępuje istniejących zabezpieczeń, nie zmienia znaczenia czerwonego światła i nie może powodować opóźnień ostrzegania o nadjeżdżającym pociągu.

Wskazany czas około 10 sekund stanowi jedynie propozycję wyjściową. Ostateczny moment aktywacji lampy powinien zostać określony przez specjalistów na podstawie analizy technicznej, obowiązujących przepisów, parametrów konkretnego przejazdu oraz wymaganego czasu ostrzegania.

Wnioski i postulaty

W związku z przedstawioną koncepcją zwracam się z prośbą o:

1. Przeprowadzenie analizy technicznej i prawnej dotyczącej możliwości zastosowania dodatkowego żółtego światła pulsującego na wybranych przejazdach kolejowo-drogowych.
2. Ocenę potencjalnego wpływu rozwiązania na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności na możliwość wcześniejszego przygotowania się kierowców do zatrzymania przed przejazdem.
3. Oszacowanie kosztów wdrożenia, z uwzględnieniem możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury, systemów sterowania i zasilania, a także kosztów montażu, utrzymania, badań oraz wymaganych dopuszczeń.
4. Rozważenie przeprowadzenia programu pilotażowego na wybranych przejazdach, w tym naprzeczach wielotorowych, po uprzednim potwierdzeniu bezpieczeństwa i zgodności rozwiązania z wymaganiami technicznymi.
5. Ocenę wyników ewentualnego pilotażu na podstawie obserwacji zachowań kierowców, analizy sytuacji niebezpiecznych oraz porównania stanu przed wdrożeniem i po jego wdrożeniu.
6. W przypadku uzyskania pozytywnych wyników — rozważenie opracowania standardów technicznych lub zmian w obowiązujących regulacjach, które umożliwiłyby stosowanie takiego rozwiązania tam, gdzie byłoby ono zasadne i bezpieczne.

Zakończenie

Mam świadomość, że infrastruktura kolejowa podlega rygorystycznym wymaganiom bezpieczeństwa, a każda ingerencja w systemy sterowania ruchem kolejowym wymaga odpowiednich analiz, badań i dopuszczeń. Z tego względu nie postuluję natychmiastowej, powszechnej instalacji dodatkowych lamp, lecz przeprowadzenie rzetelnej oceny przedstawionej koncepcji i sprawdzenie jej w kontrolowanych warunkach.

Uważam, że warto rozważyć każde rozwiązanie, które może przyczynić się do wcześniejszego ostrzegania uczestników ruchu drogowego i ograniczenia liczby niebezpiecznych sytuacji na przejazdach kolejowych.

Proszę o rozpatrzenie niniejszej petycji oraz poinformowanie mnie o sposobie jej rozpatrzenia, stanowisku właściwych komórek organizacyjnych i ewentualnych możliwościach dalszego procedowania przedstawionej propozycji.

Z poważaniem,