

**II Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna**  
**„NOWOCZESNE ROZWIĄZANIA SKRZYŻOWAŃ KOLEI Z DROGAMI KOŁOWYMI**  
**W POZIOMIE SZYN W ASPEKTCIE PRAWNYM, TECHNICZNYM I EKONOMICZNYM”**  
**Częstochowa /Podlesice 27-29.09.2006r**

W trosce o poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych uczestnicy konferencji sformułowali następujące wnioski:

1. Uczestnicy konferencji stwierdzają, że postęp w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, jakiego można by oczekiwać w wyniku realizacji wniosków z poprzedniej konferencji i wprowadzania nowych rozwiązań technicznych jest mniejszy od oczekiwań.
2. Duży niepokój budzi słaby postęp realizacji wniosków podjętych przez I Konferencję dotyczących uaktualnienia obowiązujących aktów prawnych w zakresie skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi.
3. Konieczne jest zintensyfikowanie działań zmierzających do wprowadzenia zmian w obowiązujących aktach ustawowych i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie:
  - a) podniesienia do rangi ustawy, regulacji prawnych dotyczących skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi uwzględniając:
    - współfinansowanie przez zarządy dróg kołowych, samorządy terytorialne oraz zarządców infrastruktury kolejowej budowy, modernizacji i utrzymania skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi w zależności od natężenia ruchu kolejowego i drogowego;
    - opracowania nowych zasad kwalifikacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi;
    - zmiany zapisów Art.28; 32; 33 w Ustawie o drogach publicznych.
4. Koniecznym jest opracowanie projektu radykalnej poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach dróg kołowych z liniami kolejowymi, który powinien obejmować m.in. opracowanie i zastosowanie nowych lekkich konstrukcji wiaduktów przy wykorzystaniu najnowszych osiągnięć inżynierii materiałowej.
5. Postuluje się wdrożenie w PKP PLK S.A. systemu powiadamiania o wypadkach i zdarzeniach na przejazdach kolejowych spójnego (zintegrowanego) z istniejącymi systemami stosowanymi w ogólnopolskim systemie ratownictwa.
6. Proponuje się podjęcie wspólnej kolejowo – drogowej akcji kontroli w zakresie oznakowania przejazdów na liniach kolejowych wyłączonych z eksploatacji. Pozostawienie tam oznakowania powoduje obniżenie czujności kierowców na czynnych przejazdach kolejowych.
7. Konieczne jest doprowadzenie do spójności przepisów kolejowych i drogowych w szczególności:
  - słowników i nazewnictwa używanych w obu „branżach”, a zwłaszcza w przepisach prawnych,
  - w przepisach drogowych należałoby unormować zapisy dotyczące przejazdów kat. B.
8. Z uwagi na postępującą w bardzo szybkim tempie degradację techniczną urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych, należy zakończyć opracowywanie i rozpocząć wdrożenie programu rewitalizacji samoczynnych sygnalizacji przejazdowych starszej generacji, wraz ze wskazaniem źródeł finansowania.
9. Poprawie bezpieczeństwa na przejazdach sprzyjać będzie przyjęcie do stosowania świateł lub folii odbłaskowych do oznaczeń rogatek, znaków drogowych i kolejowych oraz rozmieszczenie punktów świetlnych na przejazdach w taki sposób, aby wszyscy jego użytkownicy obserwowali przeszkodę w tzw. kontraście pozytywowym. (reguluje to między innymi dla przejazdów Rozporządzenie MI z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach – Dz.U Nr 220 z 2003 poz. 2181)
10. Szczególnie niebezpieczne przejazdy kolejowe „wyróżniać” (na wzór „czarnych punktów” przy drogach kołowych) tablicami informacyjnymi o ilości zaistniałych wypadków, instalować telewizję przemysłową lub wzorem kolei JNR budować wiadukty.

