

A. Widoczność przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia z drogi

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych kierowca pojazdu drogowego lub pieszy, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, mają zapewnioną właściwą widoczność drągów rogatki, sygnalizatorów drogowych oraz znaków drogowych. Minimalne odległości mierzone po osi drogi na wysokości 1 m nad osią pasa ruchu drogi, z których, w zależności od dopuszczalnej prędkości pojazdów drogowych, jest zapewniona widoczność przejazdu kolejowo-drogowego dla kierujących pojazdami, są określone w tabeli nr 1.

Tabela nr 1

Dopuszczalna prędkość pojazdów drogowych na drodze [km/h]	Odległość punktu obserwacyjnego [m]
100	140
90	120
80	100
70	80
60	60
50	50
40	40
≤ 30	30

2. Odległość punktu obserwacyjnego na drodze od przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wynosi co najmniej 30 m, a dla przejść – do 5 m.

3. Sprawdzenia odległości widoczności przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia od strony drogi dokonuje się w terminach określonych w § 17 ust. 2 rozporządzenia. Wyniki sprawdzenia zapisuje się w metryce.

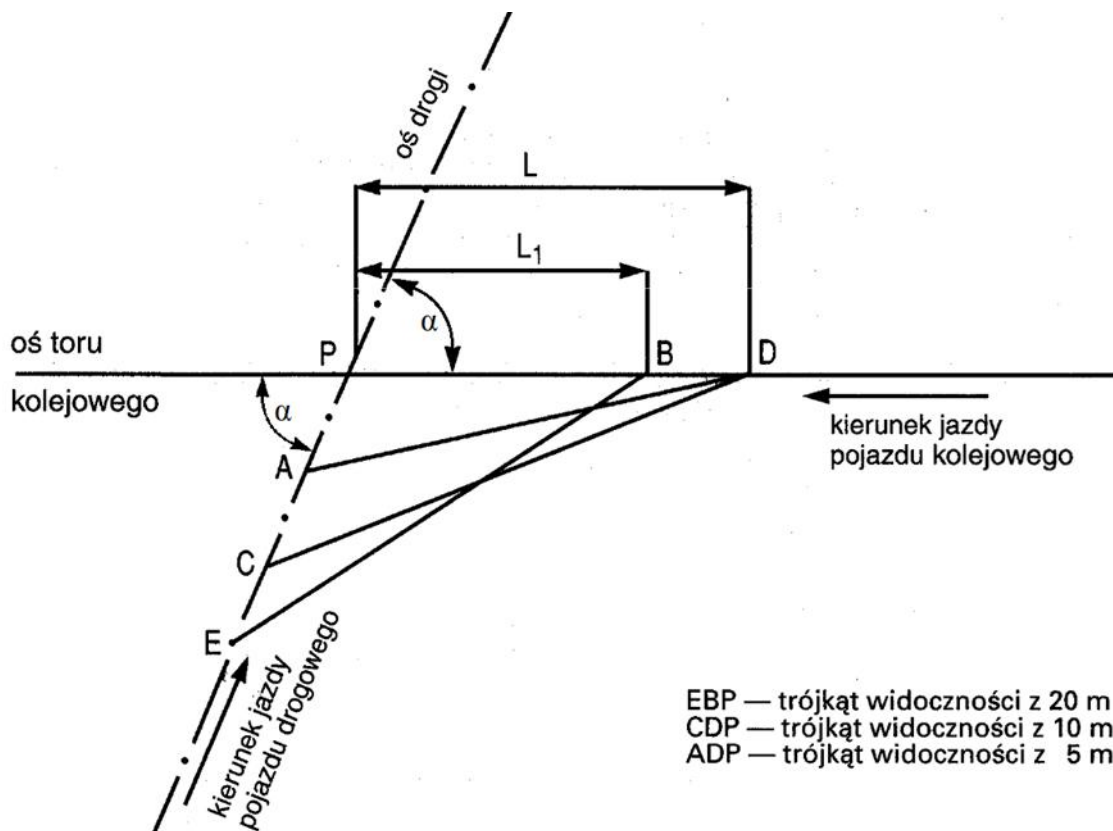
4. W przypadku braku odpowiedniej widoczności ustalonej zgodnie z tabelą nr 1 wprowadza się ograniczenie dopuszczalnej prędkości na drodze do wartości odpowiadającej rzeczywistej widoczności ustalonej zgodnie z tabelą nr 1.

B. Widoczność czoła pojazdu kolejowego z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym kategorii D

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego się pojazdu kolejowego, a co najmniej jedna z latarni jego czoła, jest widoczna dla kierujących pojazdami drogowymi z odległości co najmniej 20 m mierzonej od skrajnej szyny po osi jezdni przez cały czas zbliżania się pojazdu drogowego do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D.

2. Sposób sprawdzenia warunków widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym (trójkąt widoczności) przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1



3. Z punktu obserwacyjnego E (20 m od przejazdu kolejowo-drogowego) czoło pojazdu kolejowego jest widoczne, począwszy od punktu B. W miarę zbliżania się pojazdu drogowego do przejazdu kolejowo-drogowego odcinek widoczności czoła pojazdu kolejowego zwiększa się tak, aby z odległości 10 m od skrajnej szyny (punkt C) czoło pojazdu kolejowego było widoczne co najmniej od punktu D. Widoczność czoła pojazdu kolejowego z drogi ustala się dla obu stron przejazdu kolejowo-drogowego.

4. Widoczność czoła pojazdu kolejowego sprawdza się w warunkach zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi. Obserwację czoła zbliżającego się pojazdu kolejowego przeprowadza się z wysokości od 1 m do 1,2 m nad osią pasa ruchu drogi. Widoczność czoła pojazdu kolejowego jest zapisywana w metryce.

5. Jeżeli przejazd kategorii D nie odpowiada warunkom określonym w ust. 3, czoło pojazdu kolejowego jest widoczne z drogi co najmniej z odległości 5 m od skrajnej szyny (punkt obserwacyjny A) na całym odcinku widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L, począwszy od punktu D.

6. W przypadku gdy na przejeździe kategorii D nie są spełnione warunki widoczności dla maksymalnej prędkości rozkładowej z odległości 5 m, określa się prędkość pojazdów kolejowych, przy której są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m.

7. W przypadku gdy dla określonej prędkości pojazdu kolejowego jest zachowana tylko widoczność z odległości 5 m, przy drodze po stronie przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D, po której jest zachowana widoczność tylko z odległości 5 m, ustawia się znak B-20 „stop”, zgodnie z § 79 pkt 2 rozporządzenia. Na drodze o nawierzchni bitumicznej i betonowej umieszcza się również znak P-12 „linia bezwzględne zatrzymania – stop” ze znakiem P-16 „napis stop” – zgodnie z § 79 pkt 4 rozporządzenia.

8. Prędkości pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 6 i 7, obowiązują na całej długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L.

9. Długości odcinków widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L oraz L₁ zgodnie z rysunkiem 1 określa się według wzorów określonych w tabeli nr 2.

Tabela nr 2

Długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi [m] dla przejazdów kolejowo-drogowych przez:	
jeden tor kolejowy	co najmniej dwa tory kolejowe
$L = 5,5 \times V_r$	$L = (5,5 + 0,25d) \times V_r$
$L_1 = 3,6 \times V_r$	$L_1 = (3,6 + 0,07d) \times V_r$

gdzie:

V_r – oznacza największą dozwoloną prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego [km/h],

d – oznacza odległość między osiami skrajnych torów kolejowych [m].

10. W przypadku gdy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D nie są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m dla prędkości pojazdów kolejowych do 40 km/h, a długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L jest większa od 125 m, wprowadza się ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów kolejowych V_{ogr} do 40 km/h na całej długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L , a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze ustawia się znak B-20 „stop”.

11. W przypadku gdy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D nie są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m dla prędkości pojazdów kolejowych równej 40 km/h, a długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L jest zawarta w przedziale od 95 m do 125 m, wprowadza się ograniczenie prędkości pojazdów kolejowych V_{ogr} do 30 km/h na długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L , a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze ustawia się znak B-20 „stop”.

12. W przypadku gdy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D nie są spełnione warunki widoczności określone zgodnie z ust. 10 i 11, wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na szerokości przejazdu kolejowo-drogowego, a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze ustawia się znak B-20 „stop”.

13. Wielkości wskazane w ust. 1–12 dotyczą przejazdów kolejowo-drogowych, których kąt skrzyżowania jest nie mniejszy niż 60° oraz przy których znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym” jest ustawiony w mierzonej po osi drogi odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego. Jeżeli odległość tych znaków od skrajnej szyny toru kolejowego jest większa niż 5 m, odległość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego

z drogi L zwiększa się o $0,25 V_r$, a odległość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_1 o $0,07 V_r$ – na każdy metr zwiększonej odległości ustawienia znaku. Jeżeli kąt skrzyżowania wynosi mniej niż 60° , na każde 5° poniżej 60° odległość 20 m (odcinek EP) przy ustalaniu odległości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_1 od strony kąta ostrego zwiększa się o 1 m.

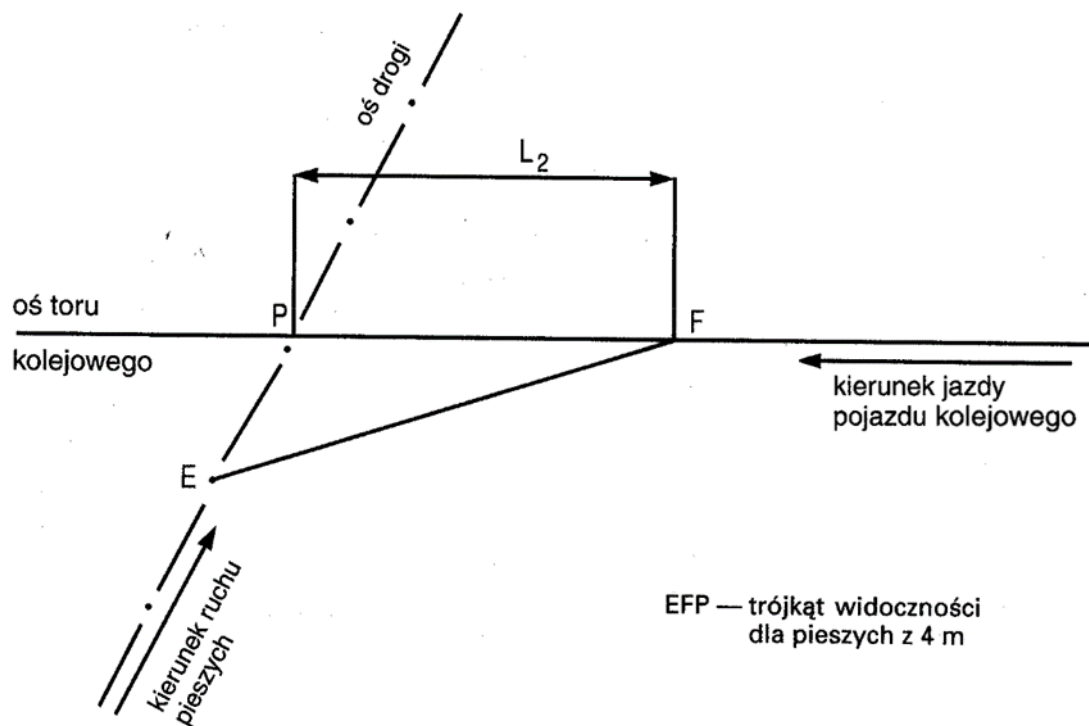
14. Sprawdzenia odległości widoczności czoła pojazdu kolejowego od strony drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem dokonuje się w terminach określonych w § 17 ust. 2 rozporządzenia i zapisuje w metryce.

C. Widoczność czoła pojazdu kolejowego przed przejściem kategorii E niewyposażonym w urządzenia zabezpieczenia ruchu i systemy przejazdowe

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych latarnie sygnałowe czoła zbliżającego się pojazdu kolejowego są widoczne z obu stron przejścia przez cały czas zbliżania się pojazdu kolejowego do przejścia z mierzonej po osi drogi odległości co najmniej 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego.

2. Sposób sprawdzenia warunków widoczności czoła pojazdu kolejowego przed przejściem kategorii E przedstawia rysunek 2.

Rysunek 2



3. Minimalną długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_2 , mierzoną od osi przejścia z odległości 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego, określa się według wzoru:

$$L_2 = 3 \times V_r$$

gdzie:

V_r – oznacza największą dozwoloną prędkość pojazdów kolejowych [km/h] w rejonie przejścia.

4. W przypadku gdy na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla największej prędkości pojazdów kolejowych w rejonie przejścia, dopuszczalną prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejścia określa się na podstawie rzeczywistej długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_2 .

5. W przypadku gdy na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla prędkości pojazdów kolejowych 30 km/h dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej, a dla linii kolejowej kolei wąskotorowej dla prędkości pojazdów kolejowych 25 km/h, wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdu kolejowego do 20 km/h na szerokości przejścia.

6. Sprawdzenia odległości widoczności czoła pojazdu kolejowego od strony drogi przed przejściem niewyposażonym w urządzenia zabezpieczenia ruchu dokonuje się w terminach określonych w § 17 ust. 2 rozporządzenia i zapisuje w metryce.