Projekt z dnia 07.03.2025 r.

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A I N F R A S T R U K T U R Y [1)]

z dnia …….2025 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania [2)]

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, 834, 1222, 1847 i 1881) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie, przebudowie, remoncie i utrzymaniu skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami, a także przy ich użytkowaniu.

§ 2. Przy projektowaniu, budowie, przebudowie, remoncie i utrzymaniu skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami uwzględnia się:

1) wymagania określone w przepisach ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411);
2) ryzyko wynikające z podatności tych skrzyżowań na zmiany klimatu.

§ 3. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych:

---

[1])Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

[2])Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu …… r., pod numerem ……, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

1) z drogami wewnętrznymi i przejściami służbowymi służącymi zarządcy kolei wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy kolei;
2) stanowiących przecięcia drogi z linią kolejową lub bocznicą kolejową, na których zarządca kolei nie dopuścił ruchu kolejowego.

§ 4. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1) długość przejazdu kolejowo-drogowego – odcinek drogi ograniczony z dwóch stron rogatkami, a w przypadku ich braku – odcinek drogi, którego punkty krańcowe są wyznaczone odległością 4 m od każdej ze skrajnych szyn;
2) dojazd do przejazdu kolejowo-drogowego – odcinek drogi o długości 30 m mierzony po osi drogi z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego od punktów krańcowych;
3) droga – drogę publiczną w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222);
4) droga leśna – drogę leśną w rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2024 r. poz. 530, 1473 i 1907 oraz z 2025 r. poz. 179);
5) droga wewnętrzna – drogę wewnętrzną w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
6) droga o znaczeniu obronnym - drogę o znaczeniu obronnym w rozumieniu art. 4 pkt 11b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
7) iloczyn ruchu – iloczyn liczby przejeżdżających pojazdów drogowych i pojazdów kolejowych oraz wykonanych manewrów przez przejazd kolejowo-drogowy w ciągu doby;
8) półsamoczynny system przejazdowy – system przejazdowy, w którym urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym są sterowane ręcznie przez pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy;
9) przejazd kolejowo-drogowy – skrzyżowanie linii kolejowej lub bocznicy kolejowej z drogą w jednym poziomie, inne niż przejście, w tym przejazd kolejowy, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251);
10) przejazd kolejowo-drogowy obsługiwany z odległości – przejazd kolejowo-drogowy, w przypadku którego miejsce obsługi jest oddalone od osi przejazdu kolejowo-drogowego

o co najmniej 60 m, mierząc wzdłuż osi toru, lub na którym nie jest zachowana widoczność przejazdu kolejowo-drogowego z miejsca obsługi;

11) przejście – skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie do ruchu pieszych; przejścia nie stanowi ciąg komunikacyjny w obrębie stacji kolejowej albo przystanku osobowego umożliwiający podróżnym dojście do peronu, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;

12) rogatka – zespół urządzeń złożony z napędu rogatkowego i drąga rogatkowego zamykający ruch drogowy oraz ruch pieszych na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;

13) samoczynny system przejazdowy – system przejazdowy, w którym urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym są sterowane samoczynnie przez jadący pojazd kolejowy lub inny system sterowania ruchem kolejowym;

14) skrzyżowanie wielopoziomowe – skrzyżowanie, na którym droga przechodzi nad linią kolejową lub bocznicą kolejową albo pod linią kolejową lub bocznicą kolejową;

15) sygnalizator drogowy - zestaw urządzeń optyczno-elektrycznych lub optyczno-elektronicznych (komór sygnałowych) służących do nadawania sygnałów przeznaczonych dla uczestników ruchu, które mają kształt i znaczenie zgodne z przepisami dotyczącymi znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i podstawowych warunków ich sytuowania w pasie drogowym;

16) system przejazdowy – system zainstalowany na przejeździe kolejowo-drogowym zapewniający sterowanie i kontrolę sprawności urządzeń zabezpieczenia ruchu wchodzących w skład tego systemu;

17) szerokość przejazdu kolejowo-drogowego – szerokość drogi na przejeździe kolejowo-drogowym mierzona między skrajnymi częściami drogi przeznaczonymi do ruchu pojazdów oraz pieszych;

18) tarcza ostrzegawcza przejazdowa – tarczę ostrzegawczą przejazdową, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o

transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731), dotyczących ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;

19) zarządca kolei – zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznicy kolejowej w rozumieniu odpowiednio art. 4 pkt 7 i 10a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Rozdział 2

Ogólne warunki techniczne dla przejazdów kolejowo-drogowych i przejść oraz warunki techniczne ich użytkowania

§ 5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia są stosowane na liniach kolejowych i bocznicach kolejowych, na których ruch kolejowy jest prowadzony z prędkością nie większą niż 160 km/h.

§ 6. 1. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dzielą się na następujące kategorie:

1) kategoria A – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany:
   a) przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego posiadających wymagane kwalifikacje,
   b) za pomocą sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość drogi oraz sygnalizatory drogowe;
2) kategoria B – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany za pomocą samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku:
   a) wjazdu na przejazd albo
   b) wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;
3) kategoria C – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany za pomocą samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe;
4) kategoria D – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy przejazdowe i urządzenia zabezpieczenia ruchu, na których ruch jest kierowany za pomocą znaków drogowych;

5) kategoria E – przejścia wyposażone w:
   a) półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe lub
   b) barierki lub labirynty;
6) kategoria F – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, z zastrzeżeniem § 12 ust. 2.

2. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych kategorii C dopuszcza się stosowanie niesamoczynnych systemów przejazdowych uruchamianych przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, a na liniach kolejowych kolei wąskotorowych dopuszcza się stosowanie takich systemów również w przypadku przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B.

§ 7. 1. Do kategorii A zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe, na których:
1) droga przecina tory kolejowe, po których zgodnie z regulaminem technicznym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, dotyczących ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, lub z regulaminem pracy bocznicy kolejowej przejeżdżają staczane lub odrzucane podczas rozrządu wagony, lub
2) nie są spełnione warunki techniczne określone dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B, C lub D.

2. Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A można stosować półsamoczynny system przejazdowy z możliwością obsługi na miejscu albo z odległości.

3. Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwanym na miejscu albo na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwanym z odległości przejazd kolejowo-drogowy może być doposażony w:
1) tarcze ostrzegawcze przejazdowe;
2) urządzenia łączności systemu „Radio-STOP”.

4. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, uwzględniając zachowanie bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym, dopuszcza się, aby:
1) rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A były czasowo lub stale opuszczone i podnoszone na żądanie użytkownika drogi;
2) przejazd kolejowo-drogowy nie był obsługiwany, a rogatki pozostawały w stanie otwartym podczas ograniczeń w użytkowaniu linii kolejowej lub bocznicy kolejowej trwających powyżej 4 godzin.

§ 8. 1. Do kategorii B zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, na których iloczyn ruchu jest równy liczbie 150 000 lub większy od tej liczby.

2. Przejazdy kolejowo-drogowe kategorii niższej niż B, niespełniające wymagania, o którym mowa w ust. 1, mogą zostać zaliczone do kategorii B, jeżeli jest to uzasadnione warunkami miejscowymi lub koniecznością poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub ruchu drogowego.

§ 9. Do kategorii C zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, na których ruch kolejowy na danym odcinku linii kolejowej lub bocznicy kolejowej jest prowadzony z maksymalną prędkością nie większą niż 140 km/h, oraz iloczyn ruchu jest:

1) równy liczbie 60 000 lub większy od tej liczby i mniejszy od liczby 150 000 lub
2) mniejszy od liczby 60 000, a widoczność pojazdów kolejowych z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym nie odpowiada warunkom technicznym określonym dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D.

§ 10. Do kategorii D zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, na których droga na jednym przejeździe kolejowo-drogowym przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a w przypadku bocznic kolejowych i linii kolejowych kolei wąskotorowych - nie więcej niż trzy tory kolejowe, oraz:

1) iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 60 000, a ruch kolejowy na danym odcinku linii kolejowej lub bocznicy kolejowej jest prowadzony z prędkością maksymalną nie większą niż 120 km/h oraz są spełnione warunki widoczności wskazane w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia albo
2) bez względu na warunki widoczności dopuszczalna prędkość pojazdu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym nie przekracza 20 km/h.

§ 11. 1. Do kategorii E zalicza się przejścia przez tory kolejowe.

2. Jeżeli przejście przecina więcej niż trzy tory kolejowe lub gdy przejście nie spełnia warunków widoczności określonych w części C załącznika nr 3 do rozporządzenia, przejście wyposaża się w półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe.

3. Dopuszcza się zabezpieczenie przejścia labiryntami lub barierkami w przypadku przejścia przez tory kolejowe, po których wagony podczas rozrządu nie są staczane lub odrzucane, jeżeli:

1) przejście odpowiada warunkom widoczności określonym w części C załącznika nr 3 do rozporządzenia albo
2) prędkość pojazdu kolejowego na przejściu nie przekracza 20 km/h - bez względu na warunki widoczności.

4. Labirynt zabezpieczający przejście przez tory kolejowe ustawia się w taki sposób, aby pieszy przed przejściem przez tor kolejowy zmienił kierunek ruchu.

5. Barierki zabezpieczające przejście przez tory kolejowe ustawia się w miejscach, które nie pozwalają na zabudowę labiryntu, w taki sposób, aby pieszy przed przejściem przez tor kolejowy zmienił kierunek ruchu.

6. Na liniach wielotorowych barierki, w tym barierki labiryntu, przed wejściem na tor kolejowy wymuszają poruszanie się pieszego w kierunku przeciwnym do zasadniczego kierunku ruchu pojazdu kolejowego po najbliższym torze kolejowym.

7. Na przejściu zapewnia się warunki dla ruchu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, stosując w szczególności oznaczenia wizualne i dotykowe, zgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności w rozumieniu art. 4 pkt 33 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym odnoszącymi się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

§ 12. 1. Do kategorii F zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych.

2. Do kategorii F nie zalicza się przejazdów kolejowo-drogowych i przejść obejmujących skrzyżowania:

1) linii kolejowej kolei wąskotorowej z drogą wewnętrzną lub drogą leśną;
2) bocznicy kolejowej z drogą wewnętrzną lub drogą leśną.

3. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia kategorii F wyposaża się w:

1) rogatki stale zamknięte, podnoszone w razie potrzeby przez użytkowników, lub
2) systemy lub urządzenia przejazdowe, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 1 lit. b albo pkt 2.

4. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia kategorii F są użytkowane na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, która określa w szczególności sposoby ich zabezpieczenia i użytkowania.

§ 13. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy spełnia warunki, o których mowa w § 7 ust. 1, § 8, § 9 lub § 10 pkt 1, w zakresie więcej niż jednej kategorii, ustala się dla niego kategorię wyższą.

§ 14. 1. Iloczyn ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym oblicza się na podstawie pomiarów natężenia ruchu kolejowego i ruchu drogowego.

2. Pomiary natężenia ruchu kolejowego i ruchu drogowego wykonuje się na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D.

3. Pomiary natężenia ruchu drogowego i ruchu kolejowego są wykonywane na żądanie właściwych organów, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych lub komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zarządcy drogi lub zarządcy kolei.

4. W celu weryfikacji i zmian kategorii przejazdów kolejowo-drogowych oraz sposobów ich zabezpieczenia zarządcy kolei i zarządcy dróg przekazują sobie wzajemnie aktualne wyniki pomiarów natężenia ruchu - odpowiednio kolejowego albo drogowego.

5. Warunki i sposób prowadzenia pomiarów natężenia ruchu kolejowego i ruchu drogowego oraz obliczania iloczynu ruchu są określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 15. 1. Dla przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia zarządca kolei sporządza i aktualizuje metrykę.

2. W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, przez które przebiegają tory kolejowe dwóch lub więcej zarządców kolei, metrykę sporządza i aktualizuje zarządca, który identyfikuje największe natężenie ruchu kolejowego.

3. Metrykę przechowuje się przez okres użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

4. Wzór i zakres metryki są określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 16. Zarządcy kolei, których tory kolejowe przebiegają przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, przekazują zarządcy, o którym mowa w § 15 ust. 2, zgodnie ze swoją właściwością, dane niezbędne do sporządzenia i aktualizacji metryki.

§ 17. 1. Na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zabezpieczonych zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii D zapewnia się warunki widoczności mające wpływ na bezpieczne użytkowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.

2. Zarządca kolei i zarządca drogi sprawdzają warunki widoczności, o których mowa w ust. 1:

1) raz w roku, między czerwcem a wrześniem;
2) po każdym wypadku lub poważnym wypadku w rozumieniu odpowiednio art. 4 pkt 45 lub 46 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym na danym przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.

3. Warunki i sposób sprawdzania widoczności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść są określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 18. Na przejeździe kolejowo-drogowym nie stosuje się złączy szyn lub złączy odbojnic.

§ 19. 1. Jeżeli długość odcinka drogi między torami kolejowymi, mierzona między wewnętrznymi szynami torów kolejowych po osi drogi, wynosi 32 m lub więcej, skrzyżowanie każdego toru kolejowego lub każdej grupy torów kolejowych z drogą traktuje się jako odrębny przejazd kolejowo-drogowy.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do dróg usytuowanych na stacji kolejowej umożliwiających dojazd służbom ratowniczym.

§ 20. Jeżeli dojazd do przejazdu kolejowo-drogowego obejmuje kilka dróg, przy ustalaniu sposobu jego zabezpieczenia uwzględnia się wszystkie kierunki jazdy. W takim przypadku warunki widoczności na przejeździe kolejowo-drogowym określa się z miejsc rzeczywistego przebiegu drogi w ustalonych odległościach od toru kolejowego.

§ 21. 1. Odcinki między torem kolejowym a rogatkami odgradza się poręczami utrudniającymi dostęp do toru kolejowego z ominięciem rogatek, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala.

2. Końce ogrodzenia znajdującego się najbliżej toru kolejowego umieszcza się w odległości 3 m od skrajnej szyny.

3. Ogrodzenie utrudniające dostęp do toru kolejowego z ominięciem rogatek może być umieszczone równolegle do toru kolejowego w odległości nie mniejszej niż 3 m od skrajnej szyny.

§ 22. 1. Rozwiązania projektowe stosowane na przejeździe kolejowo-drogowym zapewniają sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączenie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym.

2. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi zabezpiecza się dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd opuszczonej rogatki, w szczególności przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów, których konstrukcja umożliwia przejechanie przez nie przez pojazd drogowy w sytuacji awaryjnej.

§ 23. W ramach kontroli, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych i przejść sprawdza się niezwłocznie po każdym:

1) wypadku lub poważnym wypadku na danym przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
2) incydencie w rozumieniu art. 4 pkt 47 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym związanym z nieprawidłowym działaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w wyniku którego użytkownik drogi nie został ostrzeżony i zabezpieczony przed pojazdem kolejowym zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy.

§ 24. 1. Przejazd kolejowo-drogowy i przejście użytkuje się w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego.

2. Na przejeździe kolejowo-drogowym, na którym stwierdzono przekroczony iloczyn ruchu, na szerokości przejazdu kolejowo-drogowego wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdu kolejowego do 50 km/h do czasu zmiany sposobu zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego.

3. Szczegółowe warunki użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu lub braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście są określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Projektowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

§ 25. 1. Przy projektowaniu nowej linii kolejowej lub bocznicy kolejowej odległość między przejazdami kolejowo-drogowymi, mierzona wzdłuż linii kolejowej, nie może być mniejsza niż 3 km.

2. Nowego przejazdu kolejowo-drogowego nie projektuje się na skrzyżowaniu istniejącej linii kolejowej lub bocznicy kolejowej z drogą, jeżeli w odległości nieprzekraczającej 3 km od projektowanego przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub skrzyżowanie wielopoziomowe.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do przejazdu kolejowo-drogowego:

1) tymczasowego;
2) kategorii F;
3) użytkowanego w rejonie skrzyżowań wielopoziomowych zlokalizowanych w ciągach autostrad i dróg ekspresowych;
4) zastępującego dotychczas istniejący przejazd kolejowo-drogowy, jeżeli projektowany przejazd poprawia warunki bezpieczeństwa, w szczególności kategorię przejazdu, kąt skrzyżowania, niweletę drogi lub warunki widoczności.

§ 26. 1. Przejazd kolejowo-drogowy i przejście projektuje się w taki sposób, aby drągi rogatek, sygnalizatory i znaki drogowe były widoczne z punktu obserwacyjnego zlokalizowanego na wysokości 1 m nad osią pasa ruchu drogi. Minimalne odległości punktu obserwacyjnego od przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia są określone w tabeli nr 1 w części A załącznika nr 3 do rozporządzenia.

2. W obrębie trójkątów widoczności, określonych w ust. 2 w części B oraz w ust. 2 w części C załącznika nr 3 do rozporządzenia, nie sytuuje się obiektów ograniczających widoczność, w szczególności obiektów budowlanych, z wyjątkiem obiektów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, których usytuowanie poza trójkątem widoczności z przyczyn funkcjonalnych nie jest możliwe, drzew, krzewów i innych upraw wysokopiennych, reklam w rozumieniu art. 4 pkt 23 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, elementów ochrony akustycznej i innych obiektów niezwiązanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego.

3. Na przejeździe kolejowo-drogowym oraz w pasie drogowym na odcinku do 20 m z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego mierzonego od skrajnej szyny toru kolejowego nie umieszcza się urządzeń, reklam oraz innych przedmiotów mogących ograniczać widoczność.

§ 27. Przy projektowaniu przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D zlokalizowanego w przekopie, w obszarze trójkątów widoczności, określonych w ust. 2 w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia, przewiduje się poszerzenie dna przekopu do wysokości od 1,0 m do 1,2 m nad główką szyny, z uwzględnieniem roślinności i pokrywy śniegu.

§ 28. 1. Kąt skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej lub bocznicy kolejowej, zwany dalej „kątem skrzyżowania (α)”, wynosi:

1) $120^\circ \geq \alpha \geq 60^\circ$ - w przypadku przejazdów kolejowo-drogowych zabezpieczonych zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D,
2) $135^\circ \geq \alpha \geq 45^\circ$ - w przypadku pozostałych przejazdów kolejowo-drogowych

- przy czym kąt skrzyżowania (α) dobiera się, uwzględniając przebieg drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym i za przejazdem kolejowo-drogowym, w celu uproszczenia geometrii drogi.

2. Na liniach kolejowych kolei wąskotorowych dopuszcza się zastosowanie kąta skrzyżowania (α) spełniającego warunek:

$135^\circ \geq \alpha \geq 45^\circ$.

3. W przypadku gdy droga krzyżuje się z bocznicą kolejową, dopuszcza się zastosowanie kąta skrzyżowania (α) nie mniejszego niż 30º i nie większego niż 150º, jeżeli zostanie spełniony jeden z następujących warunków:

1) jest zachowana widoczność pojazdu kolejowego z obu stron drogi z punktu obserwacyjnego odległego minimum 50 m od skrajnej szyny najbliższego toru kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym, przy założeniu, że pojazd kolejowy znajduje się w odległości nie mniejszej niż 150 m od przejazdu kolejowo-drogowego;
2) zostaną zastosowane rogatki obrotowe zamykające tor kolejowy albo drogę na czas przejazdu pojazdu kolejowego;
3) zostaną zastosowane rogatki z obsługą na miejscu.

4. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się do tymczasowych przejazdów kolejowo-drogowych.

5. W przypadku przebudowy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, jeżeli nie jest możliwe spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1-3, kąt skrzyżowania (α) nie może ulec pogorszeniu w stosunku do stanu sprzed przebudowy.

§ 29. 1. Kąt skrzyżowania (α) wyznacza się jako kąt zawarty między osią drogi a osią toru kolejowego znajdujący się po lewej stronie względem użytkownika drogi zbliżającego się do przejazdu kolejowo-drogowego, zgodnie z rysunkiem 1 w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia.

2. Kąt skrzyżowania (α) w przypadku linii kolejowej lub bocznicy kolejowej w łuku wyznacza się jako kąt zawarty między osią drogi i styczną do osi toru kolejowego w punkcie przecięcia się tych osi.

3. Przez kąt skrzyżowania (α), niezależnie od liczby pasów ruchu i liczby torów kolejowych, rozumie się najmniejszy z wyznaczonych kątów zawarty między osią każdego toru kolejowego i osią drogi.

§ 30. 1. Profilowanie niwelety drogi na długości przejazdu kolejowo-drogowego i na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego projektuje się zgodnie z warunkami określonymi w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

2. Niweletę drogi na dojściu lub dojeździe do przejścia projektuje się tak, aby pochylenie podłużne drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi dla rowerów w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 4a-5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym na dojściu lub dojeździe do przejścia nie przekraczało 3 % na długości nie mniejszej niż 3 m, licząc od skrajnej szyny toru kolejowego. Warunek ten uznaje się za spełniony, jeżeli wartość maksymalnego pochylenia podłużnego jest zachowana na stycznej łuku pionowego wyznaczonej w odległości 3 m od skrajnej szyny toru kolejowego.

3. Łuku pionowego drogi nie stosuje się między skrajnymi szynami przejazdu kolejowo-drogowego. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi można zastosować łuk pionowy drogi między skrajnymi szynami przejazdu kolejowo-drogowego, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i ruchu drogowego.

§ 31. 1. Przejazd kolejowo-drogowy, na którym droga przebiega w linii prostej, projektuje się tak, aby początek najbliższej krzywizny poziomej drogi w części przeznaczonej do ruchu pojazdów znajdował się w odległości co najmniej 6 m od skrajnej szyny toru kolejowego.

2. Przejazd kolejowo-drogowy, na którym linia kolejowa lub bocznica kolejowa przebiega w linii prostej, a droga – w łuku poziomym, projektuje się tak, aby łącznie spełniał następujące warunki:

1) na długości przejazdu kolejowo-drogowego pochylenie poprzeczne jezdni drogi odpowiada pochyleniu podłużnemu torów kolejowych;
2) poszerzenie jezdni na łukach poziomych przeprowadza się przez przejazd kolejowo-drogowy.

3. Przejazd kolejowo-drogowy projektuje się tak, aby nie był usytuowany na odcinkach ramp przechyłkowych linii kolejowej lub bocznicy kolejowej.

4. Przejazd kolejowo-drogowy, na którym droga przebiega w linii prostej, a jednotorowa linia kolejowa lub bocznica kolejowa – w łuku poziomym, projektuje się tak, aby promień łuku poziomego toru kolejowego umożliwiał ułożenie w przekroju poprzecznym toru obu toków szyn w poziomie lub pochyleniu poprzecznym, zgodnie z pochyleniem podłużnym drogi na długości przejazdu nieprzekraczającym 8 % - w przypadku linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2 % - w przypadku linii kolejowej kolei wąskotorowej.

§ 32. 1. Parametry drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego odpowiadają parametrom drogi obowiązującym dla danej kategorii i klasy drogi oraz umożliwiają budowę urządzeń zabezpieczenia ruchu.

2. Konstrukcja nawierzchni drogowej na przejeździe kolejowo-drogowym jest wykonana przy użyciu takich samych rozwiązań technicznych i materiałowych na całej długości przejazdu kolejowo-drogowego i uwzględnia natężenie ruchu drogowego.

3. W przypadku przebudowy lub rozbudowy drogi inwestor dostosowuje nawierzchnię drogową na przejeździe kolejowo-drogowym do parametrów technicznych przebudowywanej lub rozbudowywanej drogi.

4. Przy budowie lub przebudowie toru kolejowego wchodzącego w skład przejazdu kolejowo-drogowego, po którym przebiega droga o znaczeniu obronnym lub jej odcinek, stosuje się przepisy dotyczące wymagań techniczno-obronnych w zakresie dróg publicznych o znaczeniu obronnym.

§ 33. 1. Do dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów lub dróg dla rowerów na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu stosuje się odpowiednio przepisy wydane na

podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Na przejeździe kolejowo-drogowym dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów lub dróg dla rowerów nie wynosi się ponad krawędź jezdni.

3. Nawierzchnię jezdni drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów na przejeździe kolejowo-drogowym wyróżnia się względem pozostałej części nawierzchni jezdni za pomocą oznakowania poziomego lub kontrastujących ze sobą kolorów nawierzchni.

4. W przypadku wydzielenia drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów dopuszcza się ich zabezpieczenia jak dla przejść kategorii E.

§ 34. Przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia nie projektuje się na długości rozjazdów kolejowych.

§ 35. 1. W przypadku dróg gruntowych na fragmencie drogi przylegającym do przejazdu kolejowo-drogowego stosuje się nawierzchnię gruntową ulepszoną na długości co najmniej 10 m, licząc od skrajnej szyny z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego, a gdy drogi gruntowe są usytuowane na przejazdach kolejowo-drogowych obejmujących co najmniej dwa tory kolejowe – również na międzytorzach. Jeżeli spadek drogi gruntowej w stronę przejazdu kolejowo-drogowego przekracza 5 %, długość tę powiększa się o 10 m.

2. Na przejazdach kolejowo-drogowych i dojazdach do przejazdów kolejowo-drogowych o nawierzchni gruntowej ulepszonej, po których przebiegają trasy wojskowych pojazdów gąsienicowych, na długości 30 m od skrajnych szyn szerokość jezdni o nawierzchni co najmniej ulepszonej wynosi co najmniej 4,5 m, a przekrój drogi i szerokość poszczególnych jej części – co najmniej 7 m.

§ 36. 1. Żłobki na przejazdach kolejowo-drogowych spełniają wymagania wynikające z dolnej części skrajni budowli, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, z uwzględnieniem maksymalnych poszerzeń toru kolejowego wynikających z warunków utrzymania toru kolejowego, oraz umożliwiają swobodne przejście obrzeży kół pojazdu szynowego między nawierzchnią drogową na przejeździe kolejowo-drogowym ułożoną

wewnątrz toru a szynami oraz jednocześnie, dla ułatwienia ruchu pojazdów drogowych i pieszych, są możliwie najmniejsze.

2. Sumaryczne szerokości żłobków mogą być zwiększone o dopuszczalne tolerancje szerokości toru kolejowego, jednak o nie więcej niż 35 mm.

§ 37. Konstrukcja podtorza na przejeździe kolejowo-drogowym:

1) spełnia warunki techniczne dla podtorza na szlaku lub równi stacyjnej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, z tym że w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi stosuje się wzmocnienie podtorza;
2) zapewnia odprowadzenie wód spod nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego i przepływ wód w ciągach odwodnieniowych wzdłuż toru kolejowego, z tym że konstrukcja odwodnienia przejazdu kolejowo-drogowego może być zintegrowana z odwodnieniem drogi.

§ 38. W przypadku dużego natężenia ruchu na drodze usytuowanej na przejeździe kolejowo-drogowym lub jej nachyleniu w kierunku toru kolejowego, stosuje się zabezpieczenie przed:

1) spływem wody i błota z drogi na przejazd kolejowo-drogowy;
2) przenikaniem błota do podsypki między szynami i nawierzchnią drogową na przejeździe kolejowo-drogowym.

Rozdział 4

Ogólne warunki techniczne dla skrzyżowań wielopoziomowych

§ 39. 1. Skrzyżowanie wielopoziomowe stosuje się przy budowie linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub drogi, jeżeli:

1) linia kolejowa lub bocznica kolejowa krzyżuje się z autostradą lub drogą ekspresową lub
2) na linii kolejowej krzyżującej się z drogą, po której ruch pojazdów kolejowych jest prowadzony albo planowany do prowadzenia z prędkością wyższą niż 160 km/h, lub
3) droga przecina tory stacyjne między skrajnymi rozjazdami, lub
4) linia kolejowa lub bocznica kolejowa krzyżuje się z drogą, w przypadku gdy:
   a) łączny czas zamknięcia przejazdu kolejowo-drogowego dla pojazdów drogowych jest dłuższy niż 12 godzin na dobę lub

b) istnieją dogodne warunki terenowe i zastosowanie skrzyżowania wielopoziomowego jest uzasadnione pod względem ekonomicznym lub obronnym, lub

c) ma to miejsce w obszarze zabudowanym, z wyłączeniem bocznic kolejowych, lub

d) natężenie ruchu drogowego wynosi co najmniej 10 000 pojazdów na dobę.

2. Skrzyżowanie wielopoziomowe stosuje się przy przebudowie linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub drogi w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 oraz pkt 4 lit. a i b.

3. Przepisów ust. 1 pkt 3 i 4 nie stosuje się do skrzyżowań wielopoziomowych przebudowywanych lub przenoszonych w związku z tymczasową zmianą trasy drogi lub linii kolejowej.

§ 40. 1. W odległości do 3 km z każdej strony od wybudowanego skrzyżowania wielopoziomowego nie mogą znajdować się przejazdy kolejowo-drogowe.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:

1) skrzyżowań wielopoziomowych leżących w ciągach autostrad lub dróg ekspresowych;

2) przejazdów kolejowo-drogowych:

a) tymczasowych,

b) kategorii F.

§ 41. Do skrzyżowań wielopoziomowych przepisów § 28 ust. 1–3 nie stosuje się.

§ 42. Skrzyżowania wielopoziomowe projektuje się jako konstrukcje stałe.

§ 43. 1. Skrajnia drogi pod wiaduktem kolejowym spełnia warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W przypadku dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków stosuje się przepisy dotyczące wymagań techniczno-obronnych w zakresie dróg publicznych o znaczeniu obronnym.

2. Minimalna wysokość wiaduktu drogowego nad linią kolejową lub bocznicą kolejową, licząc od poziomu główki szyny, nie narusza skrajni budowli, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

§ 44. Jeżeli przy zagłębieniu drogi pod wiaduktem kolejowym nie jest możliwe jej naturalne odwodnienie, zapewnia się mechaniczne odprowadzenie wody.

§ 45. 1. Konstrukcja wiaduktów kolejowych nad drogami zabezpiecza użytkowników dróg przed zanieczyszczeniami z przejeżdżających pojazdów kolejowych oraz wodą ściekającą z wiaduktu.

2. Konstrukcja wiaduktów drogowych nad linią kolejową zabezpiecza infrastrukturę kolejową przed zanieczyszczeniami z przejeżdżających pojazdów drogowych, skutkami odśnieżania oraz wodą ściekającą z wiaduktu.

§ 46. 1. Na wiaduktach kolejowych w pasie drogowym nie umieszcza się reklam, które nie są związane z ruchem drogowym.

2. Na nasypach kolejowych i przyczółkach dopuszcza się usytuowanie reklam pod warunkiem, że nie utrudniają one prowadzenia ruchu kolejowego.

Rozdział 5

Ogólne warunki techniczne dla systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach

§ 47. Na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu stosuje się systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu, które spełniają łącznie następujące warunki:

1) są dopuszczone do eksploatacji zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi dopuszczania do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
2) spełniają warunki bezpieczeństwa dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym określone we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych.

§ 48. Systemy zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wykonane w technologii komputerowej umożliwiają rejestrowanie zdarzeń eksploatacyjnych z podziałem na dwie grupy:

1) awarie, usterki i inne nieprawidłowości w działaniu systemu;
2) zmiany stanów funkcjonalnych.

§ 49. 1. Na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu stosuje się sygnalizatory drogowe, które spełniają warunki określone w przepisach dotyczących znaków i sygnałów

drogowych w ruchu drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i podstawowych warunków ich sytuowania w pasie drogowym, z tym że:

1) maszt sygnalizatora zakazującego wjazdu i wejścia na przejazd kolejowo-drogowy i przejście wyposaża się w pasy czerwono-białe o szerokości 300 mm, przy czym pierwszy pas od strony komór świetlnych jest czerwony;
2) oś pozioma świateł jest usytuowana na wysokości od 2,2 m do 2,7 m od poziomu nawierzchni jezdni;
3) odległość między osiami pionowymi świateł (rozstaw) wynosi 600 mm;
4) sygnalizator drogowy umożliwia umocowanie nad głowicami świetlnymi znaku drogowego G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”;
5) światła czerwone na sygnalizatorze drogowym pulsują naprzemiennie z częstotliwością od 50 do 70 razy na minutę;
6) sygnał świetlny sygnalizatora drogowego jest widoczny z odległości co najmniej 100 m przy słonecznej pogodzie i w miarę możliwości niewidoczny dla kierujących pojazdami kolejowymi.

2. W przypadku braku możliwości uzyskania widoczności sygnalizatora drogowego z odległości określonej w ust. 1 w części A załącznika nr 3 do rozporządzenia dopuszcza się umieszczanie go na wysięgniku nad jezdnią.

3. W przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi sygnalizator drogowy wyposaża się w urządzenie emitujące sygnał dźwiękowy.

4. Sygnalizator drogowy umieszcza się na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B i C, z wyjątkiem przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A, na którym ruch drogowy jest kierowany za pomocą sygnałów ręcznych.

5. Sygnalizator drogowy umieszczany na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwanym z odległości kategorii A wyposaża się w urządzenia dźwiękowe uruchamiane jednocześnie z sygnalizatorami drogowymi działającymi do czasu osiągnięcia dolnego krańcowego położenia rogatek.

6. Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A obsługiwanym na miejscu, w zależności od potrzeb, w szczególności w przypadku wysokiego natężenia ruchu pieszego, stosuje się urządzenia dźwiękowe przy rogatkach. Liczba i miejsce usytuowania urządzeń

dźwiękowych zapewniają słyszalność sygnału dźwiękowego z odległości do 30 m od miejsca zainstalowania.

7. Sygnalizator drogowy wyposażony w urządzenia dźwiękowe umożliwia zmniejszenie natężenie dźwięku sygnału lub jego wyłączenie, jeżeli jego stosowanie stanowi uciążliwość dla otoczenia, a jego wyciszenie lub wyłączenie nie pogorszy bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.

§ 50. 1. Drągi rogatek odpowiadają wymaganiom określonym w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i podstawowych warunków ich sytuowania w pasie drogowym oraz spełniają następujące warunki:

1) na drągach rogatek instaluje się co najmniej 3 światła czerwone migające, przy czym jeżeli długość drąga rogatki jest mniejsza od 2 m, dopuszcza się instalację 2 świateł;
2) w przypadku świateł czerwonych migających zainstalowanych na drągach rogatek:
   a) pierwsze światło na wolnym końcu drąga rogatki zamykającego całą szerokość jezdni umieszcza się nie dalej niż 750 mm od wolnego końca drąga rogatki, a w przypadku drąga rogatki zamykającego pasy ruchu umożliwiające wjazd na przejazd – nie dalej niż 450 mm od wolnego końca drąga rogatki,
   b) wszystkie światła świecą z częstotliwością od 50 do 70 razy na minutę;
3) światła na drągach rogatek:
   a) są zasilane napięciem bezpiecznym,
   b) są wykonane w technologii żarowej lub innej niż żarowa pozwalającej na zachowanie wymaganej barwy i widoczności oraz nie powodują olśnienia,
   c) w normalnych warunkach widoczności przy prostej osi drogi na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego są widoczne:
      – w porze nocnej z odległości 300 m,
      – w ciągu dnia z odległości 100 m,
   d) są wyłączone w krańcowym górnym położeniu drąga rogatki, a ponowne ich włączenie następuje równocześnie z rozpoczęciem opuszczania drąga rogatki z tolerancją 1 sekundy i trwa do czasu ponownego osiągnięcia położenia krańcowego górnego;

4) drąg rogatki jest wyposażony w obwody kontroli ciągłości drąga rogatki kontrolowane przez system zabezpieczenia ruchu, z wyjątkiem drągów rogatki w półsamoczynnym systemie przejazdowym obsługiwanym na miejscu;
5) napęd rogatkowy wyłącza się z dalszej pracy ręcznie albo samoczynnie w przypadku wykrycia braku ciągłości drąga rogatki podłączonej do tego napędu;
6) drąg rogatki w samoczynnym systemie przejazdowym zawiera element zabezpieczający (bezpiecznik) przed uszkodzeniem w przypadku wyłamania drąga rogatki;
7) konstrukcja drąga rogatki zapewnia odporność na działanie wiatru o prędkości do 35 m/s.

2. Drągi rogatek na liniach kolejowych lub bocznicach kolejowych zelektryfikowanych, których długość przekracza 6,5 m, wykonuje się z materiałów nieprzewodzących prądu elektrycznego.

3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2, nie dotyczą drągów rogatek, o których mowa w § 12 ust. 3 pkt 1.

§ 51. Urządzenie generujące sygnał dźwiękowy (urządzenie dźwiękowe) spełnia następujące warunki:
1) jest urządzeniem mechanicznym, elektrycznym lub elektronicznym;
2) generowany sygnał dźwiękowy imituje dźwięk dzwonu lub jest sygnałem z dźwiękiem przerywanym lub modulowanym;
3) sygnał dźwiękowy jest słyszalny w odległości do 30 m od miejsca zainstalowania urządzenia dźwiękowego mierzonej wzdłuż osi drogi;
4) częstotliwość sygnału, o którym mowa w pkt 2, wynosi od 50 do 120 razy na minutę.

§ 52. 1. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi system zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wyposaża się w tarcze ostrzegawcze przejazdowe.

2. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa wyświetla selektywnie dla toru kolejowego i kierunku jazdy pojazdu kolejowego sygnały określone w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, dotyczących ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

3. Wskazania tarczy ostrzegawczej przejazdowej uzależnia się co najmniej od następujących stanów systemu przejazdowego:
1) stanu i sprawności sygnalizatorów drogowych;

2) stanu ciągłości drągów rogatek;
3) stwierdzenia właściwego stanu funkcjonalnego napędów rogatkowych w poprzednim cyklu ostrzegania;
4) stanu i sprawności urządzeń oddziaływania tor-pojazd;
5) informacji o zagrożeniu pożarem w kontenerze.

4. Przy uzależnieniu lub powiązaniu systemu przejazdowego z systemem urządzeń stacyjnych uwzględnia się stany systemu przejazdowego, o których mowa w ust. 3.

§ 53. System zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu wyposaża się w układ zasilania awaryjnego, zapewniający pracę systemu w przypadku braku napięcia ze źródła podstawowego w czasie co najmniej 8 godzin - w przypadku przejazdu kolejowo-drogowego zabezpieczonego jak dla kategorii A lub B oraz co najmniej 24 godzin - w przypadku przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C.

§ 54. 1. Rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym ustawia się prostopadle do osi drogi w taki sposób, aby odległość mierzona po osi drogi do osi toru kolejowego w punkcie drąga rogatki najbliższym do skrajnej szyny toru kolejowego wynosiła nie mniej niż 5 m.

2. Rogatki na przejściu ustawia się prostopadle do osi drogi poza obrysem kolejowej skrajni budowli, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, z uwzględnieniem warunków miejscowych.

3. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi rogatki ustawia się równolegle do toru kolejowego, z zachowaniem odległości wskazanej w ust. 1 lub 2.

§ 55. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi stosuje się:
1) urządzenia systemu telewizji z funkcją rejestracji obrazu;
2) urządzenia rejestrujące w rozumieniu art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
3) dodatkowe urządzenia wspomagające zapewnienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym pętle indukcyjne, urządzenia oparte o system radarowy, obraz termiczny w podczerwieni lub czujniki ultradźwiękowe.

Rozdział 6

Szczegółowe warunki techniczne dla półsamoczynnych systemów przejazdowych zabezpieczających ruch na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach

§ 56. 1. Posterunek pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposaża się w wydzielony system łączności strażnicowej, przy czym może to być system:

1) łączności przewodowej z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnału dzwonka telefonicznego zainstalowanym na zewnątrz posterunku, służący do zapewnienia łączności pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście z dyżurnymi ruchu najbliższych posterunków zapowiadawczych;
2) wymiany informacji między dyżurnymi ruchu najbliższych posterunków zapowiadawczych i pracownikiem obsługującym przejazd kolejowo-drogowy lub przejście z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnałów dźwiękowych, zainstalowanym na zewnątrz posterunku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, realizujący następujące funkcje:
   a) kontroli zbliżania pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
   b) kontroli czujności obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,
   c) bezpiecznej i szybkiej wymiany informacji i poleceń (telegramów) dotyczących ruchu kolejowego i zdarzeń eksploatacyjnych,
   d) rejestracji wszystkich informacji i poleceń.

2. Łączność przewodową, o której mowa w ust. 1 pkt 1, stosuje się jako rezerwową łączność awaryjną dla systemu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

3. W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia usytuowanych na stacji kolejowej lub w jej pobliżu i wyposażonych w system, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, funkcja kontroli zbliżania pojazdu kolejowego od strony stacji jest w tym systemie zablokowana.

§ 57. Posterunek pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy, szafy i kontenery aparatowe sytuuje się tak, aby nie ograniczały widoczności czoła pojazdu kolejowego i przejazdu kolejowo-drogowego z drogi z odległości 5 m.

§ 58. 1. Systemy, o których mowa w § 56 ust. 1, umożliwiają opuszczanie rogatek na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu co najmniej na 120 sekund przed najechaniem

czoła pojazdu kolejowego na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście do chwili zjechania pojazdu kolejowego z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, na których rogatki są obsługiwane przez drużynę pociągową lub manewrową po zatrzymaniu pojazdu kolejowego lub składu manewrowego przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem.

3. Systemy, o których mowa w § 56 ust. 1, umożliwiają opuszczanie rogatek na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu co najmniej na 60 sekund przed najechaniem czoła pojazdu kolejowego na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście do chwili zjechania pojazdu kolejowego z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, jeżeli posterunek pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest wyposażony w:

1) urządzenia sygnalizujące pracownikowi obsługującemu przejazd kolejowo-drogowy lub przejście przejazd pojazdu kolejowego przez punkt oddziaływania usytuowany w stałej odległości od przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia lub
2) system wymiany informacji w pełnej konfiguracji, o którym mowa w § 56 ust. 1 pkt 2, lub
3) pomocniczy system powiadamiania pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy, zapewniający kontrolę czujności tego pracownika oraz wymianę i rejestrację informacji między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi i posterunkiem pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, lub
4) samoczynną sygnalizację świetlną i tarcze ostrzegawcze przejazdowe jako urządzenia realizujące funkcję ostrzegania maszynisty o stanie urządzeń przejazdowych.

4. Systemy wymiany informacji oraz inne urządzenia realizujące funkcje kontroli zbliżania pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia zapewniają pojawienie się samoczynnej informacji o jadącym pojeździe kolejowym w czasie nie krótszym niż 95 sekund.

5. Samoczynne systemy przejazdowe, zastosowane jako doposażenie na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, są załączane samoczynnie przez jadący pojazd kolejowy, niezależnie od położenia drągów rogatek, z czasem ostrzegania wyliczonym zgodnie z § 70 ust. 4–6.

6. Pulpit sterujący pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy umożliwia awaryjne załączenie sygnalizatorów drogowych oraz tarcz ostrzegawczych przejazdowych na sygnał ostrzegający Osp 1, niezależnie od położenia drągów rogatek.

7. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa wyświetla sygnał ostrzegający Osp 1 w chwili najechania pojazdu kolejowego na czujniki załączające, w przypadku gdy:

1) pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy lub przejście nie opuścił rogatek;
2) brak jest ciągłości drąga rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwanym z odległości lub przejściu obsługiwanym z odległości;
3) na dowolnym sygnalizatorze drogowym nie jest podawany sygnał zgodnie z przepisami dotyczącymi w ruchu drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i podstawowych warunków ich sytuowania w pasie drogowym.

§ 59. 1. W przypadku sposobu opuszczenia rogatek, o którym mowa w § 7 ust. 4 pkt 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii A wyposaża się w:

1) nastawnik zabezpieczony przed podnoszeniem rogatek przez osoby nieuprawnione;
2) tablice informujące o podnoszeniu rogatek na żądanie użytkownika drogi i sposobie zgłoszenia tego żądania, umieszczone w widocznym miejscu;
3) urządzenia łączności z pracownikiem obsługującym przejazd kolejowo-drogowy.

2. Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A otwieranym na żądanie stosuje się ręczne lub automatyczne wyłączanie świateł sygnalizatorów drogowych po całkowitym opuszczeniu rogatek z możliwością automatycznego załączenia obwodu świateł sygnalizatorów drogowych przy następnym cyklu opuszczania rogatek.

§ 60. Przejazd kolejowo-drogowy kategorii A z rogatkami lub przejście z rogatkami wyposaża się w sygnalizatory drogowe ostrzegające użytkowników drogi o opuszczaniu rogatki i pozostawaniu systemu w stanie ostrzegania, uruchamiane z czasem wstępnego ostrzegania nie krótszym niż:

1) 3 sekundy − dla przejazdów kolejowo-drogowych i przejść obsługiwanych na miejscu
2) 8 sekund − dla przejazdów kolejowo-drogowych i przejść obsługiwanych z odległości

– przed rozpoczęciem opuszczania rogatek i działające do czasu ich ponownego całkowitego podniesienia.

§ 61. 1. W przypadku braku widoczności z miejsca obsługi przejazdu kolejowo-drogowego wraz z dojazdami lub przejścia rogatki obsługiwane z odległości wyposaża się w urządzenia systemu telewizji użytkowej z funkcją rejestracji obrazu.

2. Urządzenia systemu telewizji użytkowej przeznaczone do kontroli przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposaża się w funkcję rejestracji obrazu, w przypadku gdy przewiduje się, że pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w rogatki nastawiane z odległości będzie miał przydzielone inne czynności związane z ruchem pojazdów kolejowych lub będzie obsługiwał więcej niż dwa przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia.

3. Rogatki z napędem ryglowanym, uniemożliwiającym podniesienie drąga rogatki przez osoby nieuprawnione, stosuje się w systemie przejazdowym powiązanym ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Powiązaniu podlegają stany systemu przejazdowego, o których mowa w § 52 ust. 3, oraz dolne krańcowe położenia rogatek.

4. W półsamoczynnych systemach przejazdowych powiązanych z urządzeniami stacyjnymi sygnał zezwalający na jazdę pojazdu kolejowego jest nadawany tylko wówczas, gdy drągi rogatek znajdują się w dolnym krańcowym położeniu, są w tym położeniu zaryglowane i napędy rogatkowe są utwierdzone. Utwierdzenie nie może uniemożliwiać awaryjnego podniesienia rogatek.

5. Rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i przejście są ryglowane i utwierdzane.

6. Rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku zjazdu z przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia są nieryglowane i nieutwierdzane.

7. Rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku zjazdu z przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia wyposaża się w kontrolę położenia drąga rogatki powodującą, że każde podniesienie drąga rogatki o kąt większy niż 15º od poziomu dolnego krańcowego położenia drąga rogatki sygnalizuje ten stan na pulpicie sterującym.

8. Ryglowanie i utwierdzanie są wymagane dla dolnych krańcowych położeń rogatek.

9. Kontrola położenia jest wymagana dla dolnych krańcowych położeń rogatek oraz górnych krańcowych położeń rogatek.

§ 62. Przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynne systemy przejazdowe sterowane z odległości są przystosowane do podłączenia lokalnego pulpitu sterującego i awaryjnej obsługi na miejscu.

§ 63. 1. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi przejazd kolejowo-drogowy i przejście wyposaża się w odpowiednią liczbę rogatek gwarantującą bezpieczeństwo w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia.

2. W przypadku zamykania prawej i lewej jezdni drogi oddzielnymi rogatkami rozdziela się je na dwa niezależnie działające obwody funkcjonalne.

3. Obwody, o których mowa w ust. 2, zamykają lub otwierają z obu stron, osobno, wjazd na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście i zjazd z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

§ 64. Półsamoczynny system przejazdowy wyposaża się w pulpit sterujący obsługiwany przez pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście umożliwiający sterowanie i kontrolę stanów funkcjonalnych systemu.

§ 65. 1. Pulpit, o którym mowa w § 64, realizuje następujące funkcje:

1) generuje sygnały opuszczania i podnoszenia rogatek, z tym że w przypadku, o którym mowa w § 63 ust. 2, są to dwa niezależne sygnały dla rogatek zamykających ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście i zjazdu z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
2) sygnalizuje optycznie położenia krańcowe i pośrednie drągów rogatek oraz dźwiękowo podnoszenie drąga rogatki nieryglowanej z położenia dolnego krańcowego; w przypadku, o którym mowa w § 63 ust. 2, są to dwa niezależne sygnały dla rogatek zamykających ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście i zjazdu z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
3) inicjuje sygnał załączenia wstępnego ostrzegania oraz sygnalizuje włączenie świateł sygnalizatorów drogowych;
4) umożliwia awaryjne załączenie sygnalizatorów drogowych oraz tarcz ostrzegawczych przejazdowych w przypadku awarii napędów rogatkowych;
5) umożliwia kontrolowane, bezwarunkowe wyłączenie świateł sygnalizatorów drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A;
6) umożliwia awaryjne zamykanie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia bez czasu wstępnego ostrzegania;
7) sygnalizuje:
   a) brak napięcia w sieci zasilania podstawowego lub brak ładowania baterii,
   b) pracę w systemie zasilania awaryjnego,

c) stan rozładowania baterii akumulatorów.

2. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy jest wyposażony w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, pulpit ma zablokowaną funkcję „otwórz rogatki” w przypadku, gdy między tarczą ostrzegawczą przejazdową a przejazdem znajduje się pojazd kolejowy zbliżający się do przejazdu kolejowo-drogowego. Funkcja „otwórz rogatki” jest aktywowana w trybie polecenia specjalnego lub przy wykorzystaniu innych analogicznych zabezpieczeń.

§ 66. 1. Sygnalizatory drogowe umieszczane na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach oraz rogatki są elementami systemu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu i odpowiadają wymaganiom określonym we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych dotyczących budowy, utrzymania i kontroli systemów przejazdowych oraz urządzeń dodatkowych na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach w poziomie szyn.

2. Sygnalizatory drogowe umieszczane na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach ustawia się, uwzględniając następujące warunki:

1) na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami ustawia się co najmniej dwa sygnalizatory wyświetlające sygnał czerwony migający po obu stronach skrzyżowania, przy czym, o ile to możliwe, sygnalizatory drogowe są ustawione po prawej stronie drogi bezpośrednio przed rogatką;
2) w zależności od warunków miejscowych sygnalizatory ustawia się z prawej i z lewej strony drogi z zachowaniem skrajni budowli, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, i skrajni drogi;
3) na skrzyżowaniach, przed którymi zbiegają się dwie drogi lub zbiega się więcej dróg, liczba sygnalizatorów zapewnia ich widoczność z każdej drogi;
4) na przejściu ustawia się sygnalizatory wyświetlające sygnał czerwony migający po obu stronach skrzyżowania - każdy w odległości 3 m od osi skrajnego toru kolejowego.

§ 67. 1. W przypadku uzasadnionym warunkami ruchu kolejowego lub ruchu drogowego przejazdy kolejowo-drogowe kategorii A wyposaża się w systemy i urządzenia wymienione w § 58 ust. 3.

2. Punkty oddziaływania tor-pojazd załączające system kontroli zbliżania pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia umieszcza się w torze kolejowym w takiej odległości od przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, aby samoczynna informacja następowała co najmniej na 95 sekund przed ukazaniem się na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu czoła najszybszego pojazdu kolejowego na danej linii kolejowej.

3. Samoczynne włączanie przez pojazd kolejowy urządzeń sygnalizujących jego zbliżanie do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia jest niezależne od położenia drągów rogatek i od stanów funkcjonalnych pozostałych urządzeń systemu przejazdowego.

4. Urządzenie realizujące kontrolę zbliżania pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, zainstalowane na posterunku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, składa się z części optycznej i akustycznej, przy czym część akustyczną wyposaża się w głośno brzmiący powtarzacz sygnału zainstalowany na zewnątrz posterunku.

Rozdział 7

Szczegółowe warunki techniczne dla samoczynnych systemów przejazdowych zabezpieczających ruch na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach

§ 68. Stan ostrzegania samoczynnej sygnalizacji przejazdowej jest sygnalizowany:

1) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B – za pomocą sygnałów świetlnych nadawanych przez sygnalizatory drogowe, za pomocą rogatek w liczbie uzależnionej od warunków miejscowych oraz, w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, za pomocą urządzeń akustycznych generujących sygnały dźwiękowe;
2) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C - za pomocą sygnałów świetlnych nadawanych przez sygnalizatory drogowe oraz, w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, za pomocą urządzeń akustycznych generujących sygnały dźwiękowe.

§ 69. 1. Włączenie urządzeń ostrzegawczych samoczynnej sygnalizacji przejazdowej następuje przez przejazd pojazdu kolejowego po torze kolejowym w kierunku przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

2. Wyłączenie urządzeń ostrzegawczych samoczynnej sygnalizacji przejazdowej i przejście systemu w stan czuwania odbywa się zgodnie z następującymi warunkami:

1) wyłączenie urządzeń akustycznych generujących sygnał dźwiękowy sygnalizatorów akustycznych następuje po wjechaniu pojazdu kolejowego na urządzenia oddziaływania zlokalizowane przy przejeździe kolejowo-drogowym, pod warunkiem że w strefie oddziaływania tych urządzeń nie znajduje się inny pojazd kolejowy;
2) wyłączenie sygnalizatorów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C lub rozpoczęcie podnoszenia rogatek na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B następuje niezwłocznie, jednak niż później niż w ciągu 6 sekund od chwili zjechania ostatniej osi pojazdu kolejowego z urządzenia oddziaływania zlokalizowanego przy przejeździe kolejowo-drogowym, pod warunkiem że w strefie oddziaływania tych urządzeń nie znajduje się inny pojazd kolejowy;
3) wyłączenie sygnalizatorów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B następuje w chwili osiągnięcia przez drągi rogatek położenia górnego krańcowego, z dopuszczalnym odchyleniem od tego położenia nieprzekraczającym 15º;
4) wyłączenie działania świateł na drągach rogatek następuje w chwili osiągnięcia przez drągi rogatek położenia górnego krańcowego, z dopuszczalnym odchyleniem od tego położenia nieprzekraczającym 15º.

§ 70. 1. Przy ustalaniu miejsca włączania urządzeń ostrzegawczych samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, dla określenia czasu, który upływa od chwili włączenia przez pojazd kolejowy czerwonego światła migającego na sygnalizatorach drogowych do chwili dojazdu czoła pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, uwzględnia się długość strefy niebezpiecznej przejazdu kolejowo-drogowego i maksymalną prędkość drogową obowiązującą na danym odcinku linii kolejowej lub bocznicy kolejowej.

2. Długość strefy niebezpiecznej przejazdu kolejowo-drogowego stanowi suma długości:

1) drogi hamowania pojazdu drogowego wynoszącej 3 m, przyjętej do tego celu jako wielkość stała;
2) przejazdu kolejowo-drogowego, mierzonej w metrach wzdłuż osi drogi, licząc:
   a) od sygnalizatora drogowego do napędu rogatkowego po drugiej stronie przejazdu kolejowo-drogowego - na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B,
   b) między sygnalizatorem drogowym a skrajnią budowli, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać

budowle kolejowe i ich usytuowanie, po przeciwnej stronie przejazdu kolejowo-drogowego - na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C;

3) zespołu pojazdów drogowych wynoszącej 22 m.

3. Minimalne czasy działania poszczególnych urządzeń ostrzegawczych samoczynnych systemów przejazdowych są liczone dla pojazdów drogowych jadących przez strefę niebezpieczną przejazdu kolejowo-drogowego z prędkością 2 m/s.

4. Minimalny czas ostrzegania samoczynnego systemu przejazdowego jest dłuższy co najmniej o 8 sekund od czasu wymaganego do przejechania strefy niebezpiecznej przez pojazd drogowy jadący z prędkością określoną w ust. 3.

5. Minimalny czas ostrzegania samoczynnego systemu przejazdowego obliczany dla maksymalnej prędkości obowiązującej na danym odcinku linii kolejowej wynosi co najmniej:

1) na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B z rogatkami zamykającymi wjazd na przejazd kolejowo-drogowy oraz na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C – 30 sekund;

2) na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B z rogatkami zamykającymi wjazd na przejazd kolejowo-drogowy i zjazd z tego przejazdu – 46 sekund.

6. Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B czas ostrzegania obejmujący czasy, o których mowa w ust. 3–5, uwzględnia czas:

1) wstępnego ostrzegania o opuszczaniu rogatek, przez który rozumie się czas wstępnego działania sygnału świetlnego do chwili rozpoczęcia opuszczania rogatek – nie krótszy niż 13 sekund;

2) opuszczania rogatek – nie dłuższy niż 10 sekund;

3) po opuszczeniu rogatek do dojazdu czoła pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowo-drogowego – nie krótszy niż 7 sekund.

7. Łączny czas ostrzegania samoczynnego systemu przejazdowego jest nie dłuższy niż 120 sekund dla najszybszego pojazdu kolejowego na danej linii kolejowej w pojedynczej sekwencji ostrzegania.

§ 71. 1. W przypadku usytuowania samoczynnego systemu przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu znajdujących się w obrębie posterunku ruchu lub na szlaku, w ich pobliżu, gdy warunki miejscowe wskazują na celowość takiego rozwiązania, podanie sygnału zezwalającego na semaforze może być uzależnione od załączenia ostrzegania systemu lub stwierdzenia jego sprawności i gotowości do załączenia

oraz może następować z opóźnieniem zapewniającym minimalny czas ostrzegania przed dojazdem czoła pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia ustalony zgodnie z § 70.

2. W samoczynnym systemie przejazdowym uzależnieniu w stacyjnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym podlegają stany systemu przejazdowego, o których mowa w § 52 ust. 3, oraz dodatkowo stan włączenia sygnalizatorów drogowych.

§ 72. Samoczynny system przejazdowy wyposaża się w urządzenie zdalnej kontroli zlokalizowane poza miejscem usytuowania tego systemu służące do nadzorowania pracy, wysyłania poleceń sterujących do wybranego systemu oraz rejestrowania stanów awaryjnych i funkcjonalnych systemu. Urządzenie instaluje się na najbliższym posterunku, który prowadzi ruch kolejowy w obrębie danego przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, a na bocznicach kolejowych, liniach kolejowych organizacyjnie wydzielonych nieposiadających posterunków zapowiadawczych oraz na liniach kolejowych kolei wąskotorowych – w innym miejscu wskazanym w metryce.

§ 73. 1. Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B rogatki zamykają:

1) wjazd na przejazd kolejowo-drogowy z każdej strony tego przejazdu przy jezdniach dwukierunkowych – w przypadku zastosowania jednej pary rogatek albo
2) całą szerokość jezdni obejmującą wjazd na przejazd kolejowo-drogowy i zjazd z tego przejazdu przy jezdniach dwukierunkowych i jednokierunkowych – w przypadku zastosowania jednej pary albo dwóch par rogatek, przy czym jeżeli zastosowano dwie pary rogatek zamykających całą szerokość jezdni, w pierwszej kolejności opuszcza się rogatki wjazdowe, a następnie rogatki zjazdowe.

2. Czas opóźnienia między osiągnięciem położenia krańcowego dolnego przez rogatki wjazdowe a rozpoczęciem opuszczania rogatek zjazdowych, a w przypadku jezdni jednokierunkowej - między osiągnięciem położenia krańcowego dolnego przez rogatkę wjazdową a rozpoczęciem opuszczania rogatki zjazdowej jest zależny od rzeczywistego czasu opuszczania rogatek oraz długości przejazdu kolejowo-drogowego.

3. Przy ustalaniu czasu opóźnienia uwzględnia się czas potrzebny do zjechania zespołu pojazdów drogowych o długości 22 m ze strefy niebezpiecznej przejazdu kolejowo-drogowego.

§ 74. W przypadku uszkodzenia rogatek na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B zapewnia się działanie sygnalizacji świetlnej na sygnalizatorach drogowych.

§ 75. Jeżeli na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B jest wyodrębniona droga dla pieszych, droga dla pieszych i rowerów lub droga dla rowerów, gdy warunki miejscowe wskazują na celowość takiego rozwiązania i istnieją możliwości techniczne, zabezpiecza się je za pomocą rogatek działających w sekwencji rogatek zamykających wjazd na przejazd kolejowo-drogowy oraz ustawia dodatkowe sygnalizatory drogowe.

§ 76. W przypadku usterki samoczynnego systemu przejazdowego z rogatkami zagrażającej bezpieczeństwu ruchu kolejowego i ruchu drogowego jego konstrukcja zapewnia opuszczanie drągów rogatek do pozycji krańcowej dolnej lub działanie czerwonych świateł na sygnalizatorach drogowych zakazujących wjazdu i wejścia umieszczanych na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.

§ 77. 1. Sygnalizatory drogowe na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami lub na przejściu ustawia się bezpośrednio przed rogatką, patrząc od strony drogi, z zachowaniem skrajni drogi po obu stronach przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi dopuszcza się umieszczenie dodatkowego sygnalizatora drogowego zakazującego wjazdu i wejścia na przejazd kolejowo-drogowy lub na przejście z lewej strony drogi lub nad osią drogi z zachowaniem skrajni drogi.

2. Odległość sygnalizatora drogowego od skrajnej szyny toru kolejowego nie może wynosić mniej niż:

1) 5 m – dla przejazdu kolejowo-drogowego;
2) 3 m – dla przejścia.

Rozdział 8

Sygnały, znaki, wskaźniki i tablice stosowane na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach

§ 78. 1. Ilekroć w niniejszym rozdziale jest mowa o znakach lub sygnałach drogowych lub urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego należy przez to rozumieć znaki i sygnały drogowe, o których mowa w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków, jakim powinny

odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Znaki, sygnalizatory drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszcza się zgodnie z przepisami dotyczącymi podstawowych warunków sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym.

§ 79. W celu ostrzeżenia użytkowników dróg przed zbliżaniem się do przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia umieszcza się:

1) znaki ostrzegawcze:
   a) A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” – przed przejazdem kolejowo-drogowym wyposażonym w rogatki lub znak A-10 „przejazd kolejowy bez zapór” - przed przejazdem kolejowo-drogowym niewyposażonym w rogatki; przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii C i D szczególnie niebezpiecznymi ze względu na ostry kąt przecięcia się drogi z linią kolejową (poniżej 60º), bliskość toru kolejowego przebiegającego równolegle do osi drogi lub przebieg linii kolejowej w łuku – pod znakiem A-10 „przejazd kolejowy bez zapór” umieszcza się tabliczkę T-7 wskazującą układ torów i drogi na przejeździe,
   b) tabliczkę T-10 - wskazującą przecięcie drogi z bocznicą kolejową lub torem kolejowym o podobnym charakterze – pod znakiem A-30 „inne niebezpieczeństwo” - dla oznaczenia przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A bez rogatek, gdzie ruch na drodze podczas przejazdu pojazdu kolejowego jest wstrzymywany przez uprawnionego pracownika;
2) znak zakazu – B-20 „stop” – przed przejazdem kolejowo-drogowym kategorii D, na którym nie są zachowane warunki widoczności, oraz przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii A, B i C – w przypadkach określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
3) znaki dodatkowe przed przejazdami kolejowo-drogowymi:
   a) G-1a „słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni”,
   b) G-1b „słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni”,

c) G-1c „słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni”,

d) G-1d „słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po lewej stronie jezdni”,

e) G-1e „słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po lewej stronie jezdni”,

f) G-1f „słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po lewej stronie jezdni”;

4) znaki poziome:

a) P-2 „linia pojedyncza ciągła” – na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego i na przejeździe kolejowo-drogowym w celu oddzielenia pasów ruchu przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku,

b) P-4 „linia podwójna ciągła” – na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego i na przejeździe kolejowo-drogowym w celu rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu,

c) P-7b „linia krawędziowa ciągła” – na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego i na przejeździe kolejowo-drogowym w celu wyznaczenia krawędzi jezdni,

d) P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania - stop” ze znakiem P-16 „napis stop”,

e) P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów” – na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D;

5) urządzenia optycznego prowadzenia ruchu – słupki prowadzące U-1a lub U-1b:

a) na dojazdach do przejazdów kolejowo-drogowych bez rogatek na odcinku drogi o długości od 15 m do 20 m, licząc od skrajnych szyn toru kolejowego, w odstępach co 3 m po obu stronach drogi; jeżeli umożliwiają to warunki miejscowe, słupki prowadzące ustawione najbliżej toru znajdują się w odległości 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego,

b) na zewnątrz rogatek – w przypadku wyposażenia przejazdu kolejowo-drogowego w rogatki;

6) tablicę informacyjną „Sygnalizacja automatyczna” – pod znakiem A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” i znakiem A-10 „przejazd kolejowy bez zapór” – przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii B i C.

§ 80. 1. W celu ostrzeżenia użytkowników dróg przed zbliżaniem się do przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A niewyposażonych w rogatki i kategorii C i D oraz przejść kategorii E niewyposażonych w rogatki umieszcza się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed

przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”.

2. Przy przejściach kategorii E niewyposażonych w rogatki umieszcza się pod znakiem G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znakiem G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym” albo na elementach wygrodzeń tablice ostrzegawcze z napisem „Przejście przez tor. Strzeż się pociągu”. Tablice wykonuje się w sposób umożliwiający odczytanie ich treści w ciągu dnia i w porze nocnej.

§ 81. 1. Na linii kolejowej zelektryfikowanej umieszcza się znak G-2 „sieć pod napięciem” na przejeździe kolejowo-drogowym:

1) kategorii A, B i C – na maszcie sygnalizatora drogowego zakazującego wjazdu i wejścia, poniżej głowic sygnałowych lub na osobnym słupie o wysokości 2,5 m i w odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego;
2) kategorii D – po obu stronach przejazdu kolejowo-drogowego na słupie, na którym znajduje się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, poniżej tych znaków.

2. Na przejściach kategorii E znak G-2 „sieć pod napięciem” umieszcza się na osobnym słupie o wysokości 2,5 m i w odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego. Dopuszcza się umieszczenie znaku G-2 „sieć pod napięciem” na słupie, na którym znajduje się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, poniżej tych znaków.

3. Na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, na których przewody sieci jezdnej są zawieszone na wysokości mniejszej niż 5,6 m, umieszcza się dodatkowo tablicę informacyjną podającą wysokość ich zawieszenia.

§ 82. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi oznakowanie przejazdu kolejowo-drogowego wymagane zgodnie z § 79–81 może być uzupełnione o:

1) znaki aktywne, znaki o zmiennej treści lub tablice tekstowe o zmiennej treści – zgodnie z warunkami określonymi w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i podstawowych warunków ich sytuowania w pasie drogowym;

2) oznakowanie poziome za pomocą linii spowalniających (wibracyjnych), progów zwalniających lub dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej.

§ 83. 1. Przed przejazdem kolejowo-drogowym i przejściem przy torze kolejowym ustawia się wskaźniki W 6a albo W 6b.

2. Wskaźniki W 6a lub W 6b ustawia się w odległości wyrażonej w metrach stanowiącej iloczyn liczby określającej największą rozkładową dozwoloną prędkość pojazdów kolejowych dla danego toru kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu wyrażoną w km/h i współczynnika wynoszącego od 6 do 8 - w zależności od warunków miejscowych.

3. W przypadku lokalizacji przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia na początku lub na końcu linii kolejowej lub toru kolejowego i braku możliwości ustawienia wskaźnika W 6a lub W 6b w odległości wskazanej w ust. 2 wskaźniki te ustawia się w miejscu postoju czoła pojazdu kolejowego rozpoczynającego bieg.

Rozdział 9

Warunki techniczne dla oświetlenia przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

§ 84. Na przejeździe kolejowo-drogowy kategorii A z systemami lub urządzeniami przejazdowymi, przejeździe kolejowo-drogowy kategorii B oraz przejściu kategorii E z obsługiwanymi urządzeniami zabezpieczającymi zapewnia się oświetlenie w porze nocnej, a w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza - również w ciągu dnia.

§ 85. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia jest usytuowane w sposób, który nie powoduje olśnienia kierujących pojazdami kolejowymi i uczestników ruchu drogowego.

§ 86. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia projektuje się z uwzględnieniem następujących warunków:

1) w zakresie oświetlenia jezdni, dróg dla pieszych, dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów i innych elementów przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia:
   a) oświetla się cały przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,
   b) oświetlenie nie zakłóca widoczności sygnałów i wskaźników kolejowych oraz oznakowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
2) w zakresie instalacji oświetleniowych:

a) oprawy oświetleniowe są dostosowane do warunków usytuowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz ich szerokości i długości,
b) oświetlenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu jest sterowane automatycznie; na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu obsługiwanych na miejscu można stosować ręczne sterowanie oświetleniem,
c) oprawy oświetleniowe umieszcza się w odległości od 2 m do 4 m przed drągami rogatek, na słupach o wysokości umożliwiającej zapewnienie wymaganych parametrów oświetlenia w zależności od długości i szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, pod kątem od 0º do 5º względem płaszczyzny oświetlanego terenu,
d) słupy oświetleniowe nie ograniczają widoczności drągów rogatek, sygnalizatorów drogowych i znaków drogowych G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym” oraz nie powodują zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i ruchu drogowego.

§ 87. Liczbę punktów świetlnych ustala się w zależności od długości i szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, uwzględniając wartości natężenia oświetlenia i równomierności oświetlenia zgodnie z normą PN-EN 12464-2 Światło i oświetlenie – Oświetlenie miejsc pracy – Część 2: Miejsca pracy na zewnątrz oraz spełniając następujące warunki:

1) na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu o szerokości do 8 m i długości do 25 m stosuje się jeden punkt świetlny z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, umieszczony z prawej strony drogi;
2) na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu o długości powyżej 25 m umieszcza się dodatkowe punkty świetlne dla oświetlenia powierzchni przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia w sposób nieograniczający widoczności.

Rozdział 10

Przepisy przejściowe i przepis końcowy

§ 88. 1. Do skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

1) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę, wniosek o wydanie odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego lub wniosek o zmianę pozwolenia na budowę,
2) została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę lub odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego,
3) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych w przypadku, gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę,
4) została wydana decyzja o legalizacji, o której mowa w art. 49 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, lub decyzje, o których mowa w art. 51 ust. 4 tej ustawy

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 89. 1. Do realizacji inwestycji kolejowych obejmujących budowę lub przebudowę skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 90. 1. W terminie 7 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz zarządcy dróg dostosują przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu.

2. Na przejazdach kolejowo-drogowych istniejących przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dopuszcza się pozostawienie istniejących pochyleń podłużnych drogi.

3. W przypadku zmiany lokalizacji staroużytecznych systemów przejazdowych, które zostały zabudowane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, jeżeli systemy te nie spełniają wymagań określonych w rozdziałach 5-7 niniejszego rozporządzenia, dopuszcza się stosowanie przepisów dotychczasowych, zgodnie z którymi zostały zabudowane.

§ 91. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.[3)]

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:
MINISTER ROZWOJU
I TECHNOLOGII

[3]) Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem 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. poz. 1744, z 2018 r. poz. 1876, z 2020 r. poz. 710, z 2023 r. poz. 2453 oraz z 2024 r. poz. 1552), które zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury z dnia
…….. 2025 r. (Dz. U. poz.
….)

Załącznik nr 1

WARUNKI I SPOSÓB PROWADZENIA POMIARÓW NATĘŻENIA RUCHU KOLEJOWEGO I RUCHU DROGOWEGO ORAZ OBLICZANIA ILOCZYNU RUCHU

1. Pomiary natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, B i C wykonuje się nie rzadziej niż co 5 lat.

2. Pomiary natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D wykonuje się nie rzadziej niż co:

1) 5 lat - w przypadku przejazdów położonych w ciągu dróg gruntowych lub jeżeli ostatni iloczyn ruchu nie przekraczał wartości 20 000;
2) 2 lata - jeżeli ostatni iloczyn ruchu mieścił się w granicach od 20 000 do 40 000;
3) rok - jeżeli ostatni iloczyn ruchu przekraczał wartość 40 000.

3. Pomiary natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym wykonuje się w tych samych okresach i dobach, w których zostało ustalone natężenie ruchu drogowego.

4. Pomiary natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym są przeprowadzane w miesiącach kwiecień – maj lub wrzesień – październik, w ciągu dwóch kolejnych dób (wtorek i środa lub środa i czwartek).

5. Jeżeli w okresach, o których mowa w ust. 4, nie odbywał się ruch pojazdów kolejowych, jako natężenie ruchu kolejowego przyjmuje się średnią arytmetyczną z dwóch najbardziej obciążonych dób w ciągu 12 miesięcy poprzedzających pomiary natężenia ruchu drogowego. W przypadku gdy wartość obliczonego natężenia ruchu kolejowego jest mniejsza niż 1, do obliczenia iloczynu ruchu należy przyjąć wartość natężenia ruchu kolejowego równą 1.

6. Zarządca drogi powiadamia zarządcę kolei o planowanym terminie przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.

7. Przedstawiciel zarządcy kolei ma prawo uczestniczyć w pomiarach natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.

8. Przy pomiarze natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym uwzględnia się wszystkie pojazdy przekraczające przejazd kolejowo-drogowy, w tym rowery, motorowery, hulajnogi elektryczne oraz inne urządzenia transportu osobistego. Średnie dobowe natężenie ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym oblicza się jako średnią arytmetyczną z pomiarów przeprowadzonych w ciągu dwóch dób.

9. Do obliczenia iloczynów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich jako wartości natężenia ruchu drogowego przyjmuje się wartości średniego dobowego ruchu rocznego określonego na podstawie ostatnich wyników generalnego pomiaru ruchu.

10. Przepisu ust. 9 nie stosuje się do obliczenia iloczynu ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, na których ostatni iloczyn ruchu przekroczył wartość 20 000.

11. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego uwzględnia się wszystkie pojazdy kolejowe, które w danym dniu przejechały przez przejazd kolejowo-drogowy. Średnie dobowe natężenie ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym oblicza się jako średnią arytmetyczną z pomiarów przeprowadzonych w ciągu dwóch tych samych dób, w których przeprowadza się pomiary ruchu drogowego.

12. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym, na którym z drogą krzyżują się wyłącznie tory kolejowe dojazdowe do bocznicy kolejowej, sumuje się wszystkie przejazdy pojazdów kolejowych w miesiącu przeprowadzania pomiarów natężenia ruchu drogowego, a obliczoną wartość dzieli się przez liczbę dni, w których odnotowano ruch pojazdów kolejowych.

13. Otrzymane wyniki pomiarów natężenia ruchu drogowego i ruchu kolejowego oraz obliczony iloczyn ruchu zapisuje się w metryce.

Załącznik nr 2

WZÓR I ZAKRES METRYKI

METRYKA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA*)	**KATEGORIA**	**NUMER IDENTYFIKACYJNY**	

ZARZĄDCA KOLEI	**ZARZĄDCA DROGI**

1. DANE O LINII KOLEJOWEJ (przekazuje zarządca kolei)

NR	**NAZWA**	**SZLAK, STACJA**	**KM**	**LICZBA TORÓW / V_{DOP}**		
				GŁÓWNE ZASADNICZE	**GŁÓWNE DODATKOWE**	**POZOSTAŁE**

2. DANE O DRODZE/ULICY (przekazuje zarządca drogi)

NR	NAZWA	KAT.	KLASA	KM	LICZBA PASÓW RUCHU, DRÓG DLA PIESZYCH, DRÓG DLA ROWERÓW, DRÓG DLA PIESZYCH I ROWERÓW / PASÓW DZIELĄCYCH	V_{DOP}

3. DANE O LOKALIZACJI (przekazuje zarządca kolei)

GMINA	POWIAT	WOJEWÓDZTWO
Teren		

4. DANE O PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM / PRZEJŚCIU*)

a) pochylenie podłużne drogi na dojazdach do toru (zaznaczyć kierunek pochylenia)	strona L		%	na dł.		m
	strona P		%	na dł.		m
b) szerokość drogi (ulicy) na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*)						m
c) szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*)						m
d) szerokość jezdni na dojazdach	strona L		m	strona P		m

e) szerokość dróg dla pieszych, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)								
chodnik	strona L		m		ścieżka rowerowa	strona L		m
	strona P		m			strona P		m
f) szerokość pasa dzielącego na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)						strona L		m
						strona P		m
g) długość odcinka prostego drogi, mierząc od						strona L		m

skrajnej szyny						strona P			m
h) długość przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)									m
i) kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi									stopni
j) nawierzchnia kolejowa w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)									
tor nr		standard konstrukcyjny		prosta					
				łuk R		m	przechyłka		mm
tor nr		standard konstrukcyjny		prosta					
				łuk R		m	przechyłka		mm
tor nr		standard konstrukcyjny		prosta					
				łuk R		m	przechyłka		mm
k) nawierzchnia drogowa przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)									
tor nr		rodzaj nawierzchni		tor nr		rodzaj nawierzchni			
l) nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*)									
międzytorze			rodzaj nawierzchni						
międzytorze			rodzaj nawierzchni						
międzytorze			rodzaj nawierzchni						
m) nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)									
strona L			strona P						
n) sposób i konstrukcja wygrodzenia przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)									
o) oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)						TAK/NIE*)			
liczba słupów:			liczba opraw oświetleniowych:						

5. SZKIC SYTUACYJNY PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA*), **)

6. WARUNKI WIDOCZNOŚCI

6.1. WARUNKI WIDOCZNOŚCI CZOŁA POCIĄGU Z DROGI

data pomiaru	pomiar warunków widoczności z drogi (odległość mierzona od skrajnej szyny) [m]												odległość między osiami skrajnych torów „d” [m]	obowiązująca Vr w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)	wymagane warunki widoczności		
	5 m / 4 m				10 m				20 m								
	strona toru				strona toru				strona toru								
	prawa		lewa		prawa		lewa		prawa		lewa						
	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo	w prawo	w lewo			z 5 m i 10 m	z 20 m	z 4 m

6.1.1. Przeszkody utrudniające widoczność z drogi:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6.1.2. Wprowadzone ograniczenia prędkości pociągów w związku z warunkami widoczności niezgodnymi z wymaganiami

nr linii kolejowej	nr toru	od km	do km	kierunek jazdy	V_{DOP} [km/h]	data wprowadzenia	data odwołania

6.2. WARUNKI WIDOCZNOŚCI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA*) Z DROGI

data pomiaru	warunki rzeczywiste			warunki wymagane		przeszkody, wprowadzone działania
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	

7. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA RUCHU KOLEJOWEGO I ŁĄCZNOŚCI

a) technologia wykonania	mechaniczna	przekaźnikowa

systemu*)			przekaźnikowo-komputerowa			komputerowa		
			inna:					
b) napędy rogatkowe								
liczba	typ napędu		długość drąga		liczba	typ drąga	długość drąga	
c) wyposażenie drągów rogatek*)			światła migowe			kontrola ciągłości drąga		
			folia odblaskowa			bezpiecznik drąga		
			inne:					
d) zasadnicze położenie rogatek*)						otwarte	zamknięte	
e) dane techniczne systemu przejazdowego*)			półsamoczynny			samoczynny		
typ:								
liczba i typ sygnalizatorów zakazujących wjazdu i wejścia umieszczanych na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach:								
lokalizacja urządzenia zdalnej kontroli:								
liczba i typ tarcz ostrzegawczych przejazdowych:								
f) sygnalizacja zbliżania*)			TAK	NIE	Uwagi			
g) powiązanie z systemem stacyjnym*)			TAK	NIE	Uwagi			
h) urządzenia akustyczne*)			TAK	NIE	Uwagi			
i) urządzenia telewizji użytkowej*)			TAK	NIE	Uwagi			
rejestracja	TAK	NIE	Uwagi					
liczba kamer		szt.	Uwagi					
lokalizacja monitora								
j) urządzenia łączności na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*)							TAK	NIE
typ:								

8. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA*)

(kategorii A, E oraz F z urządzeniami półsamoczynnymi zabezpieczającymi)

a) jednostka obsługująca			
b) miejsce obsługi (posterunek)			
na miejscu	z odległości		m
c) stanowisko obsługującego			
d) liczba przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych z posterunku			szt.
linia:	km:	kat.	
linia:	km:	kat.	
linia:	km:	kat.	
linia:	km:	kat.	
szczegółowy sposób obsługi określa Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dołączony do metryki			

9. NATĘŻENIE RUCHU / ILOCZYN RUCHU

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					

natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

10. POWAŻNE WYPADKI, WYPADKI I INCYDENTY NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM / PRZEJŚCIU*)

DATA	KRÓTKI OPIS

11. AKTUALIZACJA METRYKI

DATA	DOKONUJĄCY AKTUALIZACJI	ZAKRES AKTUALIZACJI, REKOMENDACJA	DECYZJA i PODPIS KIERUJĄCEGO JEDNOSTKĄ ORGANIZACYJNĄ

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW DO METRYKI***)

……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……

Objaśnienia:

	wypełnia zarządca drogi		wypełnia zarządca kolei

*) Niepotrzebne skreślić.

**) Szkic zawiera przekrój poprzeczny, oznakowanie kolejowe i drogowe oraz trójkąty widoczności dla kategorii D i E. Na szkicu nie umieszcza się urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Jeżeli projekt organizacji ruchu stanowi załącznik do metryki, na rysunku należy zaznaczyć tylko oznakowanie kolejowe.

***) W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A, E i F do metryki dołącza się Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

Załącznik nr 3

WARUNKI I SPOSÓB SPRAWDZANIA WIDOCZNOŚCI PRZEJAZDÓW KOLEJOWO-DROGOWYCH I PRZEJŚĆ

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 rogatek, 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.

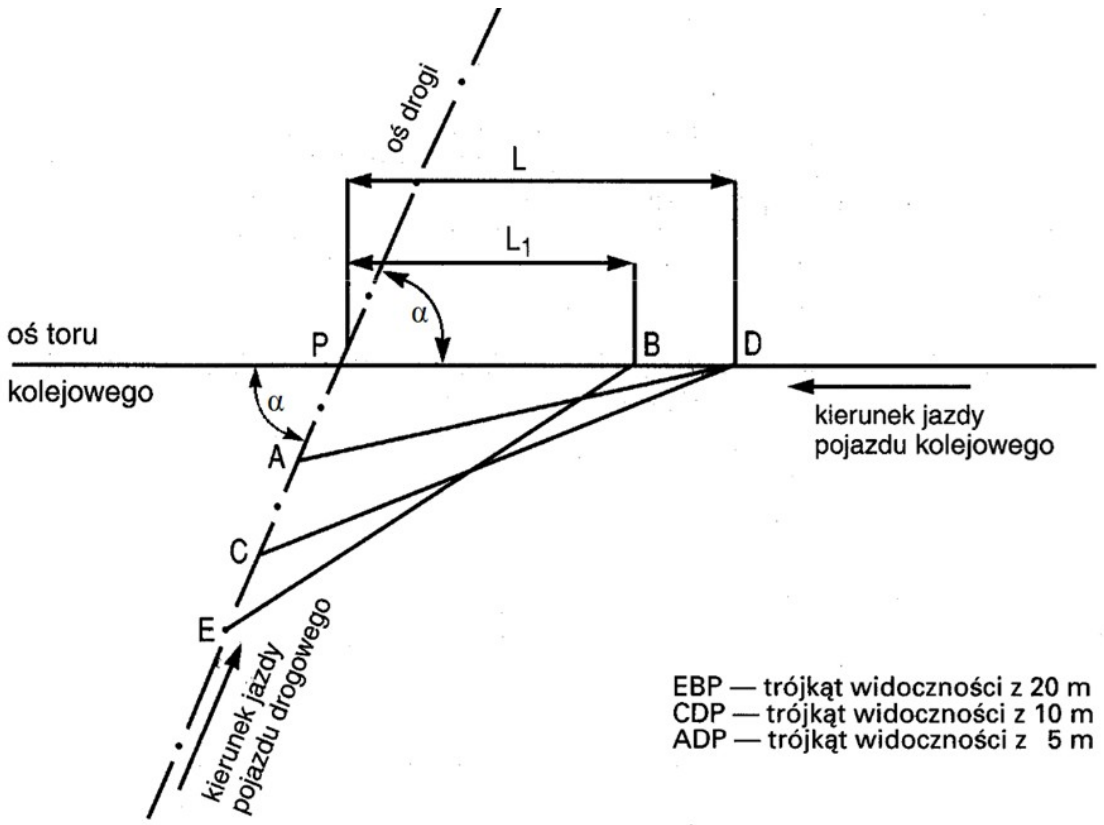
4. W przypadku braku odpowiedniej widoczności ustalonej zgodnie z tabelą nr 1 wprowadza się ograniczenie dopuszczalnej prędkości na drodze do wartości odpowiadającej rzeczywistej widoczności ustalonej zgodnie z tabelą nr 1.

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 (trójkąty 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 bezwzględnego 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 L_1 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 60º 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 60º, na każde 5º poniżej 60º 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.

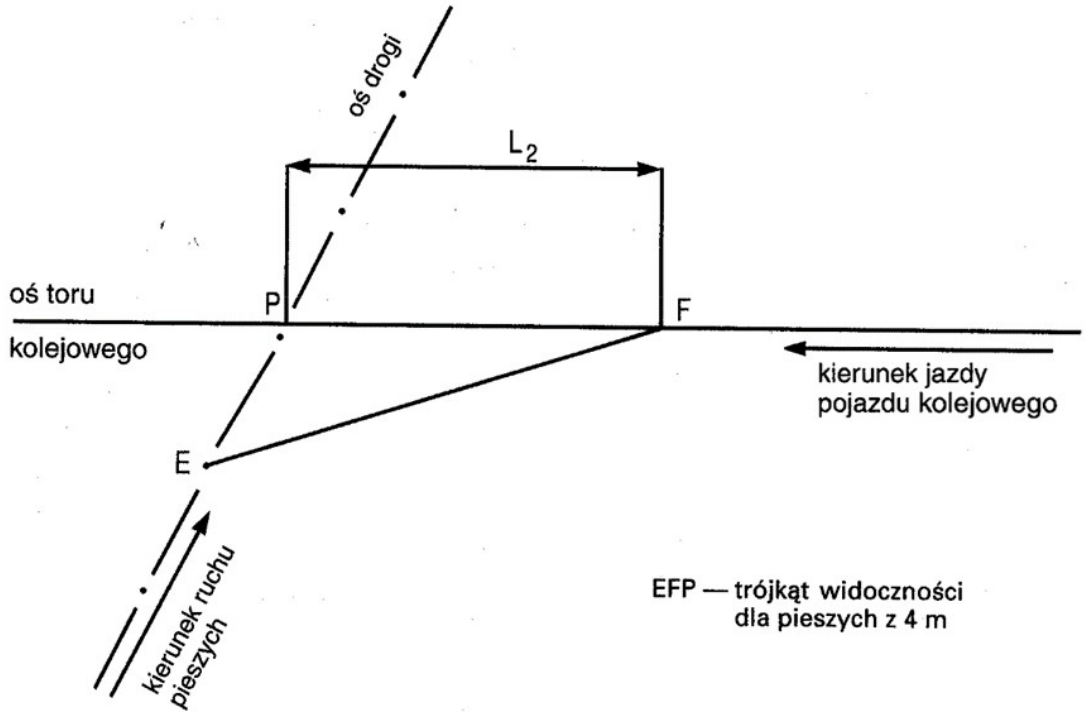
14. Sprawdzenie odległości widoczności czoła pojazdu kolejowego od strony drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem dokonuje się w terminach określonych w § 17 ust. 2 rozporządzenia i zapisuje w metryce.

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

Załącznik nr 4

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI UŻYTKOWANIA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO I PRZEJŚCIA W PRZYPADKU NIEDZIAŁANIA URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA RUCHU LUB BRAKU PRACOWNIKA OBSŁUGUJĄCEGO PRZEJAZD KOLEJOWO-DROGOWY LUB PRZEJŚCIE

1. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli jest możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego:

1) niezwłocznie zapewnia się kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika;
2) oznacza się przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem B-32b „rogatka uszkodzona” lub znakiem B-32c „sygnalizacja uszkodzona”, które ustawia się z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogatką lub sygnalizatorem drogowym umieszczanym na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

2. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, ruch pojazdów kolejowych prowadzi się po:

1) wprowadzeniu ograniczenia dopuszczalnej prędkości czoła pojazdów kolejowych na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego do 20 km/h;
2) zarządzeniu wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

3. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się również na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A w przypadku braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, niezwłocznie oznakowuje się przejazd kolejowo-drogowy znakiem B-20 „stop”, a pod tym znakiem umieszcza się znaki B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”. Znaki te ustawia się z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogatką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

5. W przypadku zamknięcia jednego z torów kolejowych dla ruchu pojazdów kolejowych na linii kolejowej dwutorowej lub wielotorowej w związku z koniecznością wykonywania pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego i z dezaktywacją urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego na tym torze przepisów ust. 2, 3 i 8–11 nie stosuje się, a ruch pojazdów kolejowych na torze kolejowym czynnym lub na torach kolejowych czynnych prowadzi się bez wprowadzania ograniczenia prędkości czoła pojazdów kolejowych na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia – po:

1) zarządzeniu dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
2) dezaktywacji urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze kolejowym zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
3) aktywacji urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze kolejowym zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, na żądanie kierownika pociągu roboczego, na czas przejazdu pociągu roboczego albo, w przypadku potrzeby wjechania pociągu roboczego na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście - po:
   a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,
   b) kierowaniu ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym,
   c) przekazaniu, po upewnieniu się, że pojazdy drogowe zatrzymały się, przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym prowadzącemu pociąg roboczy polecenia jazdy z dopuszczalną prędkością czoła pociągu roboczego nieprzekraczającą 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
   d) podawaniu przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 „Do mnie”.

6. Przepisy ust. 5 stosuje się także w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, jeżeli zachodzi potrzeba czasowego

demontażu czujników oddziaływania pojazdu kolejowego na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze kolejowym zamkniętym.

7. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do czasu przekazania ich do eksploatacji, zasłania się komory sygnałowe i tarcze tłowe wraz z masztami na sygnalizatorach drogowych oraz wyłącza urządzenia akustyczne generujące sygnały dźwiękowe.

8. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, zarządca kolei niezwłocznie:

1) występuje do zarządcy drogi:
   a) o zmianę znaku A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B na znak A-10 „przejazd kolejowy bez zapór”,
   b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku B-20 „stop”,
   c) w uzasadnionych przypadkach – o umieszczenie znaku A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d wskazującą przejazd kolejowo-drogowy, na którym warunki miejscowe powodują szczególne niebezpieczeństwo powstawania wypadków i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego;
2) demontuje drągi rogatki na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B oraz umieszcza znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C umieszcza znak B-32c „sygnalizacja uszkodzona”;
3) określa maksymalną prędkość pojazdów kolejowych przed przejazdem kolejowo-drogowym, która jest ustalana dla warunków widoczności mierzonych po osi drogi z odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego zgodnie z częścią B załącznika nr 3 do rozporządzenia; maksymalna prędkość pojazdów kolejowych powyżej 20 km/h jest dopuszczalna na przejazdach kolejowo-drogowych, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000;
4) zarządza wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”;

5) ustala, w uzgodnieniu z zarządcą drogi, termin przywrócenia obsługi lub naprawy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu.

9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, powiadamia się właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwego zarządcę drogi o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego oraz o ewentualnych utrudnieniach.

10. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu, niezwłocznie:

1) wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na całej szerokości przejścia;
2) zarządza się wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

11. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejściu, niezwłocznie:

1) demontuje się drągi rogatki oraz umieszcza się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejściu wyposażonym w sygnalizatory drogowe umieszcza się znak B-32c „sygnalizacja uszkodzona”;
2) utrzymuje się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na całej szerokości przejścia;
3) zarządza się wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”;
4) ustala się termin przywrócenia właściwego działania urządzeń zabezpieczenia ruchu nie dłuższy niż 3 miesiące od dnia wystąpienia usterki.

Załącznik nr 5

PROFILOWANIE NIWELETY DROGI NA DŁUGOŚCI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO I NA DOJEŹDZIE DO PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO

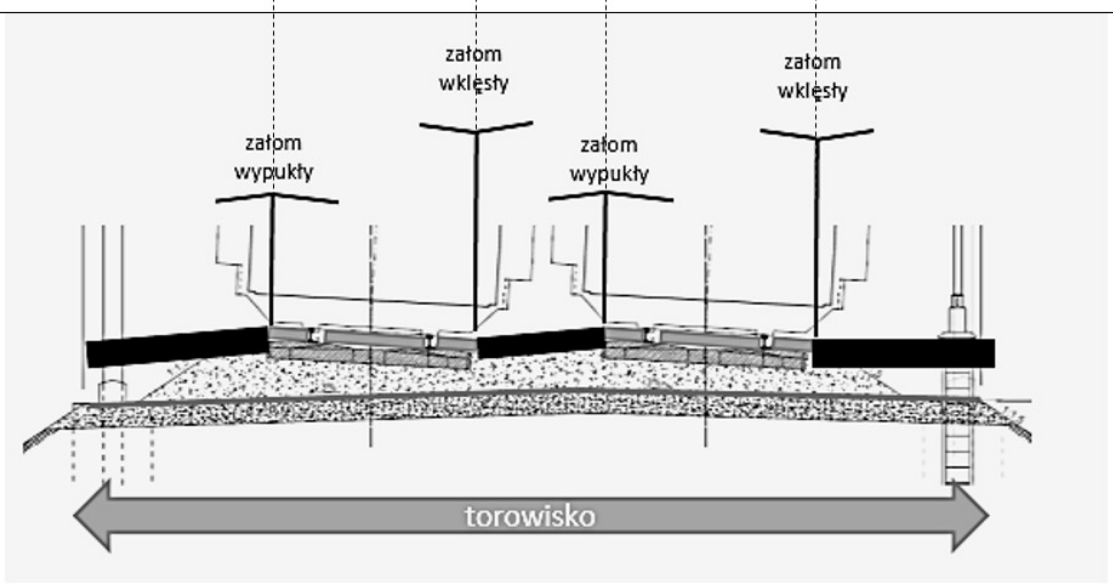
1. W dogodnych warunkach terenowych niweletę drogi na długości przejazdu kolejowo-drogowego i na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego projektuje się bez załomów profilu, tak aby uzyskać wspólną niweletą torów kolejowych bez przechyłek albo odpowiednio zróżnicowaną niweletę torów kolejowych z przechyłkami i zachować pochylenie podłużne drogi:

1) na długości przejazdu kolejowo-drogowego nieprzekraczające 8 %;
2) nieprzekraczające 3 % na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego na długości 20 m.

2. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi dopuszcza się stosowanie profilu podłużnego dróg na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego oraz na długości przejazdu zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi dróg publicznych.

3. W trudnych warunkach terenowych na projektowanych przejazdach kolejowo-drogowych różnice załomów przedstawionych na rysunku 1 nie przekraczają 5 %. Dopuszcza się większe załomy pod warunkiem przeprowadzenia analizy przejezdności w planie i profilu dla pojazdów miarodajnych w rozumieniu przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych po określeniu takich pojazdów przez zarządcę drogi. W wyniku przeprowadzenia takiej analizy dostosowuje się organizację ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.

Rysunek 1


załom
wklęsły
załom
wklęsły
załom
wypukły
załom
wypukły
torowisko