



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Numer powiadomienia : 2025/0145/PL (Poland)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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

Data otrzymania : 14/03/2025

Koniec zawieszenia : 17/06/2025

Message

Wiadomość 001

Informacja od Komisji - TRIS/(2025) 0735

dyrektywa (UE) 2015/1535

Powiadomienie: 2025/0145/PL

Powiadomienie o projekcie tekstu przez państwo członkowskie

Notification - Notificación - Notifizierung - Нотификация - Oznámení - Notifikation - Γνωστοποίηση - Notificación - Teavitamine - Ilmoitus - Obavijest - Bejelentés - Notifica - Pranešimas - Paziņojums - Notifika - Kennisgeving - Zawiadomienie - Notificação - Notificare - Oznámenie - Obvestilo - Anmälan - Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Ne zahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéseket - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20250735.PL

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL PL 14-03-2025 PL NOTIF

2. Poland

3A. Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Departament Obrotu Towarami Wrażliwymi i Bezpieczeństwa Technicznego, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, tel.: (+48) 22 411 93 94, e-mail: notyfikacjaPL@mrit.gov.pl

3B. Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury; ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel.: 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl

4. 2025/0145/PL - T30T - Transport kolejowy

5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

6. wymagane warunki techniczne dla innych obiektów budowlanych, w tym warunki techniczne związane z ich usytuowaniem oraz warunki techniczne użytkowania obiektów budowlanych

7.

8. W projekcie rozporządzenia dokonano usystematyzowania przepisów. Wprowadzono przepis stanowiący o tym, że projektowanie, budowa, przebudowa i remont skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami, a także ich użytkowanie musi uwzględniać ryzyko związane ze zmianami klimatu, w tym także ryzyko podatności tych skrzyżowań na zmiany klimatu. Istotą jest znaczenie oceny podatności inwestycji (narażenia i odporności) na wypadki lub katastrofy oraz ryzyko ich wystąpienia, a także prawdopodobieństwo pojawienia się znaczących niekorzystnych skutków dla środowiska. Wskazana powyżej ocena została uwzględniona w art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. g ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.).

Projektodawca zrezygnował z przepisów dotyczących szkodliwego oddziaływania drgań na budynki usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowań oraz drgań i hałasu, na które będą narażeni ludzie przebywający w tych budynkach z uwagi na to, że skrzyżowania linii kolejowych i bocznic z drogami podlegają powszechnie obowiązującym przepisom w tym zakresie.

Uzupełniono katalog określeń o definicję „drogi leśnej” oraz „drogi o znaczeniu obronnym”, z uwagi na wprowadzenie włączeń w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść kategorii F.

W celu zapewnienia zgodności z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) zaktualizowano definicję „przejścia” polegającą na rozszerzeniu katalogu pojazdów i osób oraz dodano definicję „sygnalizatora drogowego”.

W celu zapewnienia zgodności z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.) zrezygnowano z określania w projekcie rozporządzenia definicji „korony drogi”. Jednocześnie, dodatkowo, dookreślono co należy rozumieć pod pojęciem „szerokości przejazdu kolejowo-drogowego”.

W przepisach nowoprojektowanego rozporządzenia projektodawca zdecydował o posługiwaniu się w jego treści pojęciem „drogi dla pieszych”, a nie jak dotychczas określeniem „chodnika”.

Ponadto, projekt rozporządzenia wprowadza przepisy, które wynikają z zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanej dalej „PKWBK”, wniosków Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” oraz postulatów zarządców infrastruktury kolejowej oraz użytkowników bocznic kolejowych.

Zgodnie z projektowanymi przepisami, przy budowie lub przebudowie toru kolejowego wchodzącego w skład przejazdu kolejowo-drogowego, po którym przebiega droga o znaczeniu obronnym lub jej odcinek, oraz w przypadku warunków technicznych dotyczących skrajni drogi przebiegającej pod wiaduktem kolejowym, stosuje się przepisy dotyczące wymagań techniczno-obronnych w zakresie dróg publicznych o znaczeniu obronnym. Przepisy dotyczące dróg o znaczeniu obronnym znajdują się w szczególności w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2023 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz. U. poz. 1660) oraz w zarządzeniu nr 21 Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2024 r. w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg publicznych o znaczeniu obronnym (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 28).

Wskazując na dodatkowe różnice między dotychczasowymi przepisami w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie a przepisami projektowanego rozporządzenia, należy wskazać, że zrezygnowano z możliwości zabezpieczania przejść kołowrotkami, ponieważ urządzenia te nie spełniają wymogów dla osób ze szczególnymi potrzebami. Jednocześnie określono sposób ustawiania labiryntów zabezpieczających przejścia przez tory kolejowe oraz wskazano, kiedy można stosować barierki zabezpieczające przejście.

W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych kategorii C umożliwiono stosowanie niesamoczynnych systemów przejazdowych uruchamianych przez uprawnionych pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownika bocznic kolejowych lub przewoźnika kolejowego, a na liniach kolejowych kolei wąskotorowych również na przejazdach kategorii B. Dla przejść kategorii E wprowadzono konieczność takiego ich zabezpieczenia, aby umożliwić bezpieczne korzystanie



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Ponadto przejścia kategorii E muszą spełniać wymagania wspólnotowe określone w technicznych specyfikacjach interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM). W odniesieniu do przejazdów kolejowo-drogowych kategorii F wyłączone przejazdy i przejścia linii kolejowych kolei wąskotorowych oraz bocznic kolejowych w ciągu dróg leśnych i dróg wewnętrznych (§ 12).

Zgodnie z § 14 ust. 3 pomiary natężenia ruchu drogowego i ruchu kolejowego będą 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. Należy przy tym zaznaczyć, że przez pojęcie „właściwych organów”, należy rozumieć organy prowadzące śledztwo, tj. Policję, prokuraturę. Również Prezes UTK ma prawo zażądać wykonania natężenia ruchu drogowego i kolejowego w ramach przysługujących mu uprawnień kontrolnych na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Doprecyzowano przepis § 17 o określenie granicy odpowiedzialności zarządców dróg, zarządców infrastruktury kolejowej oraz użytkowników bocznic kolejowych w zakresie zapewnienia warunków widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wskazanych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

Zgodnie z brzmieniem § 22 wprowadzono bezwzględnie takie zabezpieczenie dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B, które uniemożliwia uczestnikom ruchu drogowego objazd zamkniętej rogatki, przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów, których konstrukcja umożliwia przejechanie przez nie w sytuacji awaryjnej.

Dotychczasowe regulacje uzależniały zastosowanie ww. zabezpieczeń od warunków miejscowych.

Uzupełniono przepisy § 23 rozszerzając obowiązek weryfikacji stanu technicznego przejazdu kolejowo-drogowego również po incydentach wynikających z nieprawidłowego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym, które powoduje nieostrzeżenie

i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonych w system przejazdowy.

W § 25 wprowadzono możliwość pozostawienia przejazdów w odległości mniejszej niż 3 km w przypadku gdy obok istniejącego przejazdu budowany jest nowy, stanowiący skrzyżowanie tego samego toru (tych samych torów) z tą samą drogą, ale zapewniający lepsze warunki techniczne/bezpieczeństwa.

W § 28 rozszerzono kąty skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej dla przejazdów kategorii innej niż D. Dookreślono również warunek dla przejazdów podlegających przebudowie tak, aby w przypadku gdy kąt skrzyżowania nie spełnia warunków określonych w § 28 ust. 1 nie mógł ulec pogorszeniu w stosunku do warunków sprzed przebudowy.

Wprowadzenie regulacji objętych zakresem § 56 umożliwi stosowanie nowoczesnych metod wykrywania przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych, do których należą m.in.: pętle indukcyjne, system radarowy, obrazowanie termiczne w podczerwieni czy też czujniki ultradźwiękowe. Jednym z rozwiązań w funkcjonowaniu podsystemu monitorowania jest przesyłanie sygnału wizyjnego i alarmowego do lokalnych centrów sterowania ruchem kolejowym, których personel podejmuje decyzje o zatrzymaniu lub nie, nadjeżdżającego pociągu. Innym rozwiązaniem jest wysyłanie przez podsystem monitorowania sygnału alarmowego do podsystemu przetwarzania, który uruchamia procedurę zatrzymania pociągu albo przez podanie sygnału „Stój” na semaforach umieszczonych w obrębie przejazdu, albo przez wysłanie komunikatu alarmowego drogą radiową do pulpitu maszynisty, który podejmuje decyzję o wdrożeniu hamowania pociągu. System wykrywania przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych w tym przypadku jest powiązany z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.

Zmiana w § 60, w zakresie czasu wstępnego ostrzeżenia na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A z rogatkami lub przejściami z rogatkami, wprowadza uwarunkowanie związane z rozróżnieniem czasów wstępnego ostrzeżenia od tego, czy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest obsługiwane z miejsca, czy z odległości. Zmiana jest zaleceniem PKBWK wskazanym w raporcie z badania poważnego wypadku kolejowego kat. A18, który miał miejsce w dniu 2 sierpnia 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Pierzyska - Gniezno w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód - Skandawa (Raport nr PKBWK/04/2019).

W § 71 ust. 2 dla samoczynnych systemów przejazdowych uzupełniano stany, które podlegają uzależnieniu w stacyjnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym o stan włączenia sygnalizatorów drogowych.

Na wnioski zarządców infrastruktury kolejowej oraz użytkowników bocznic kolejowych wprowadzono w § 79, który obowiązuje do umieszczania pod znakami A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” i A-10 „przejazd kolejowy bez zapor” na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, tabliczki informacyjnej T-7 wskazującej układ torów i drogi na przejeździe, która informuje użytkowników dróg o tym, że sygnalizacja na przedmiotowych przejazdach, jest sygnalizacją automatyczną.



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Projekt rozporządzenia zawiera przepis (§ 82), umożliwiający zarządcy drogi dodatkowe oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych znakami aktywnymi, znakami o zmiennej treści lub tablicami tekstowymi o zmiennej treści oraz przez zastosowanie oznakowania poziomego za pomocą linii wibracyjnych, progów zwalniających i dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej. Niniejszy przepis został wprowadzony na wniosek Prezesa UTK, który wskazał m.in., że zmienna treść wyświetlanych komunikatów przyciąga uwagę kierowców, wpływa na zwiększenie koncentracji i zapobiega tzw. „jeżdżeniu na pamięć”. Ponadto, zastosowanie oznakowania poziomego przejazdu za pomocą linii spowalniających (wibracyjnych), progów zwalniających lub dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej może zwiększyć bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Wykonanie znaków z materiałów powodujących powstanie efektu akustycznego i wibracji, w momencie najechania na ich powierzchnię oraz progów zwalniających wpływa na percepcje kierowcy, zwiększa poziom jego czujności i w konsekwencji powoduje bardziej uważne przejechanie przez przejazd kolejowo-drogowy. Na poprawę bezpieczeństwa może też wpłynąć zastosowanie specjalnej kolorystyki nawierzchni drogowej i pieszej bezpośrednio na przejazdach kolejowo-drogowych.

W załączniku nr 3 do rozporządzenia w tabeli nr 1 uzupełniono widoczność przejazdu kolejowo-drogowego dla kierujących pojazdami dla prędkości mniejszych od 60 km/h.

Ponadto, w związku z pojawiającymi się wątpliwościami interpretacyjnymi w zakresie trójkątów widoczności, doprecyzowano kwestie związane z trójkątami widoczności na przejazdach kategorii D.

Regulacje, które stanowią rozwiązania nowe albo modyfikują dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie, pozwolą na stosowanie podniesionych standardów technicznych, co skutkować będzie podwyższeniem poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym powodując poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.

Zgodnie z § 91 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Zgodnie z przepisami przejściowymi zamieszczonymi w rozporządzeniu do skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, dla których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia 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, a także gdy została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę lub odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego, zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych w przypadku, gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub została wydana decyzja o legalizacji, o której mowa w art. 49 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, oraz decyzje, o których mowa w art. 51 ust. 4 tej ustawy – będą stosowane przepisy dotychczasowe. Jednak, na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia, będą mogły być już stosowane nowe przepisy przedmiotowego rozporządzenia.

W przypadku realizacji inwestycji kolejowych obejmujących budowę lub przebudowę skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo, będą stosowane przepisy dotychczasowe. Jednak, na wniosek inwestora złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą stosowane przepisy tego rozporządzenia. Projektodawca wskazuje również, że w terminie 7 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz zarządcy dróg dostosują przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia do wymagań określonych w projektowanym rozporządzeniu. Długość powyższego terminu należy uzasadnić tym, że łącznie w Polsce jest kilkanaście tysięcy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, a dostosowanie ich do wymagań projektowanego rozporządzenia będzie oznaczało znaczne obciążenie organizacyjne. Szacuje się, że nie da się tego zrobić w krótszym czasie. Przy czym dopuszczono, aby na przejazdach kolejowo-drogowych istniejących przed wejściem w życie rozporządzenia, pozostawić istniejące pochylenia podłużne drogi. Również dla staroużytecznych systemów przejazdowych, które zostały zabudowane przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, w przypadku zmiany lokalizacji systemów, jeżeli nie spełniają one wymagań określonych w rozdziałach 5 i 7 rozporządzenia możliwe jest zastosowanie przepisów dotychczasowych zgodnie z którymi zostały zabudowane.

9. Konieczność wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania, wynika z brzmienia art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411), zwanej dalej „ustawą o zapewnieniu dostępności”.

Przywołany przepis obliguje ministra właściwego do spraw transportu do wydania, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, w terminie 84 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o zapewnieniu dostępności, przepisów wykonawczych wydanych 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, z późn. zm.).

10. Odniesienia do tekstów podstawowych: 2023/0445/PL

Teksty podstawowe zostały przekazane w ramach wcześniejszej notyfikacji:
2023/0445/PL

11. Nie

12.

13. Nie

14. Nie

15. Tak

16.

Aspekty TBT: Nie

Aspekty SPS: Nie

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu