



Mosina, dnia 12 kwietnia 2017 r.

Sprawa nr: MK.0003.43.2017

**Pan Ryszard Rybicki
Przewodniczący Komisji
Porządku Publicznego i Bezpieczeństwa**

dotyczy: wniosków przyjętych przez Komisję Porządku Publicznego i Bezpieczeństwa Rady Miejskiej w Mosinie na posiedzeniu 16 marca 2017 r.

W nawiązaniu do wniosków przyjętych przez Komisję Porządku Publicznego i Bezpieczeństwa Rady Miejskiej w Mosinie na posiedzeniu w dniu 16 marca 2017 r. informuję co następuje:

- 1. Komisja ponownie wnioskuje o wymianę nietransparentnych elementów akustycznych znajdujących się przy przejeździe kolejowym w Pecnej (przystanek Iłowiec), na ekrany transparentne, ze względu na bezpieczeństwo użytkowników tego przejazdu.**

W załączeniu do niniejszego pisma przekazujemy kserokopie korespondencji w przedmiocie przejazdu kolejowego w Pecnej w ciągu drogi powiatowej nr 3911P:

- pismo Gminy Mosina skierowane do PKP PLK S.A. z dnia 26.09.2016 r. (znak: MK.7226.23.2016.KK)
- odpowiedź PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim z dnia 29.09.2016 r. (znak: IZAT-071-53/2016),
- pismo Gminy Mosina do Zarządu Dróg Powiatowych z dnia 26.09.2016 r. (znak: MK.7226.23.2016.JP),
- odpowiedź ZDP w Poznaniu z dnia 16.12.2016 r. (znak: ZDP.6h.430.29/15),
- pismo do PKP PLK S.A. CRI z dnia 7.11.2016 r. (znak: MK.70215.221.2015),
- odpowiedź PKP PLK S.A. CRI z dnia 11.01.2017r. (znak:IRRK5/3/1b-0815-POLIŚ5.1.2/14/17)
- analizę aktualnego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, w jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami z dnia 17.01.2017 r.,
- Kserokopię rozporządzeń w wersji obowiązującej oraz wersji która utraciła moc z dniem 20 października 2015 r.

- 2. Komisja wnioskuje o umieszczenie znaku B-25 „zakaz wyprzedzania przy ul. Głównej w Krośnie, od ul. Piaskowej do przejazdu kolejowego w Drużynie.**

Ulica Główna w Krośnie stanowi drogę powiatową 2465P, w związku z powyższym Gmina Mosina zwróci się do Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu w przedmiotowej sprawie.



3. Komisja wnioskuję o umieszczenie znaku B-35 „zakaz postoju” przy ul. Piaskowej w Krośnie na odcinku od ul. Tylnej do ul. Głównej.

Gmina Mosina jest w trakcie opracowywania projektu zmiany organizacji ruchu drogowego na ww. odcinku ul. Piaskowej w Krośnie, która będzie uwzględniała wprowadzenie znaku B-35 „Zakaz Postoju”.

z poważaniem

BURMISTRZ
mgr inż. Jerzy Ryś

Otrzymują:

1. Przewodniczący Komisji Porządku Publicznego i Bezpieczeństwa
Pan Ryszard Rybicki
2. MK a/a

Sprawę prowadzi:

Klaudia Kołodziejczak
Referat Mienia Komunalnego
Tel. 618 109 533

Mosina, 17 stycznia 2017 r.

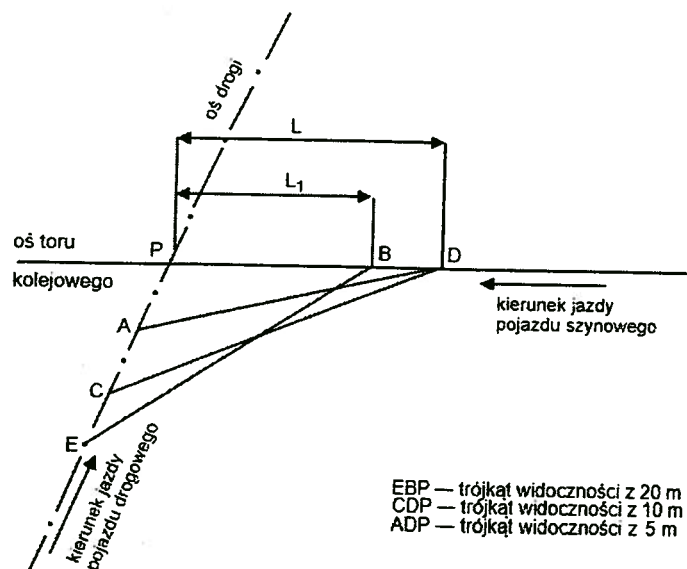
Po analizie **aktualnego** rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami, w zakresie:

Załącznika nr 3 pkt B. Widoczność czoła pociągu z drogi przed przejazdem kolejowym,
należy stwierdzić:

B.1 W zwykłych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego pociągu powinny być widoczne z odległości 20 m mierzonej od skrajnej szyny po osi jezdni, przez cały czas zbliżania się pojazdu do przejazdu kolejowego. – **dotyczy przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D** (tj. przejazdy użytku publicznego bez rogatek, półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej)

W przypadku **projektowanych i przebudowywanych przejazdów kolejowo –drogowych kategorii A, B, C** (w zależności od przepisów, wszystkie z rogatkami) powinny być zapewnione warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5m,

Sposób sprawdzenia warunków widoczności (tzw. trójkąty widoczności) przedstawia grafika:



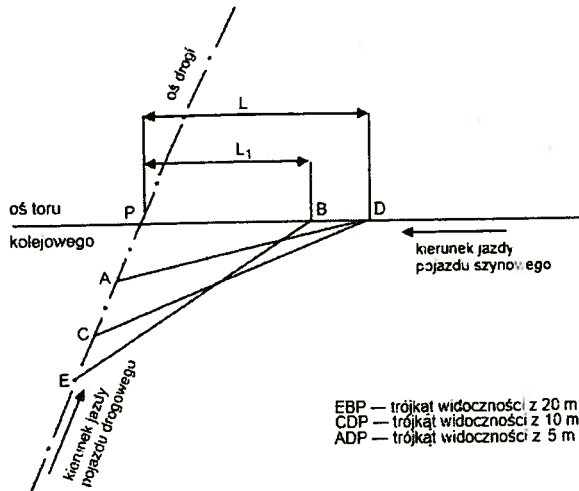
Szczegóły pkt B.3 rozporządzenia

W przypadku jeżeli warunki miejscowe na przejeździe kolejowo-drogowym **kategorii D**, nie odpowiadają określonym warunkom, wprowadza się ograniczenia prędkości pociągów oraz znaki drogowe stosownie do pkt. **B.4-16 ww. rozporządzenia**.

Jednocześnie pkt. B.14 określa, iż w obrębie trójkątów widoczności nie sytuuje się obiektów ograniczających widoczność, w szczególności obiektów budowlanych, drzew, krzewów i innych upraw wysokopiennych, reklam **oraz elementów ochrony akustycznej**.

Zapisy **uchylonego** rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie **w zakresie Warunków widoczności przejazdów i przejść (załącznik nr 1) określają:**

B.1 – Warunki widoczności przejazdu kategorii D (tj. przejazdy użytku publicznego bez rogatek, półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej) gdzie w zwykłych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego pociągu powinny być widoczne z odległości 20 m mierzonej od skrajnej szyny po osi jezdni, przez cały czas zbliżania się pojazdu do przejazdu kolejowego.



Nie określono natomiast warunków widoczności na przejazdach kolejowych kategorii A,B,C, przez co należy zauważyć różnicę w odniesieniu do nowych zastrzonych warunków widoczności na ww. kategoriach przejazdów kolejowo-drogowych.

Opisane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w piśmie z dnia 13 stycznia 2017 r. (IRRK5/3/1b-0816-POIiŚ5.1-2/14/17) w pkt. 4 zapisy Rozdziału 11 cytowanego rozporządzenia (przepisy przejściowe i końcowe) wskazują, iż:

§89 - Do skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego stosuje się przepisy dotychczasowe (tj. „starego” rozporządzenia, które zostało uchylone w dniu 13 listopada 2015r.)

§90, 91 określa także stosowanie dotychczasowych przepisów w przypadku skrzyżowań z drogami wybudowanymi, przed wejściem w życie nowego rozporządzenia oraz w odniesieniu do których zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo.

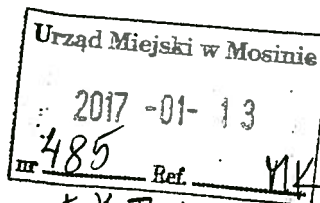
W wyniku powyższego należy domniemywać, iż z uwzględnieniem ww. przepisów PKP PLK S.A. nie ma prawnego obowiązku dostosowania się do nowych przepisów rozporządzenia w zakresie widoczności czoła pociągu. W obecnym stanie prawnym, w przypadku przebudowywanych i projektowanych przejazdów kolejowo-drogowych kat. A,B,C powinny być zapewnione widoczności czoła pociągu z odległości 5m (trójkąt ADP). Zatem w przypadku przebudowywania lub projektowania takich przejazdów zarządca kolei powinien ten trójkąt ADP dostosować do wymogów nowego rozporządzenia tj. m.in. poprzez usunięcie wybudowanych elementów ochrony akustycznej.

RADCA PRAWNY

mgr Zuzanna Kmiecik



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Zespół ds. modernizacji linii kolejowej E59
na odcinku granica woj. dolnośląskiego – Poznań
al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań
tel. +48 61 63-32-300
fax : +48 61 63-32-370
ire.zachodni@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl
IRRK5/3/1b-0815-POLIŚ5.1-2/14/17
Dot.: pisma nr MK.70215.221.2015



Poznań, 11.01.2017r.

K. Kotodziejewska
16.01.2017
Burmistrz Gminy Mosina
Pl. 20 Października 1
62-050 Mosina

W nawiązaniu do pisma MK.70215.221.2015 z dn. 07.11.2016r. w sprawie budowy ekranów akustycznych na terenie Gminy Mosina w ramach modernizacji linii kolejowej E59, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informują że:

1. W sprawie podjętych działań kontraktowych dotyczących zmiany koloru ekranów, prowadzono korespondencję pomiędzy Zamawiającym, a Nadzorem Autorskim, Nadzorem Inwestorskim i Wykonawcą robót, w sprawie zmiany koloru ekranów na zielone. W wyniku tych działań, uzyskano informacje dotyczące kosztów z wynikających z tytułu zmiany koloru wypełnienia ekranów.
2. W sprawie długości ekranów przezroczystych przy poszczególnych przejazdach:
 - a). Km 144,133 - ul. Leśna;
 - Ekran przy torze nr 1 od strony Poznania – około 40 mb.
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Czempinia – około 62 mb.
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Poznania – około 64 mb.
 - b). Km 146,361 - ul. Sowiniecka;
 - Ekran przy torze nr 1 od strony Czempinia – około 45 mb.
 - Ekran przy torze nr 1 od strony Poznania – około 48 mb.
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Czempinia – około 99,70 mb.
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Poznania – około 73,20 mb.
 - c). Km 146,551 - ul. Farbiarska;
 - Ekran przy torze nr 1 od strony Czempinia – około 38,40 mb.
 - Ekran przy torze nr 1 od strony Poznania – około 46,40 mb.
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Czempinia – około 82 mb.
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Poznania – około 72,80 mb.
 - d). Km 147,522 - Droga Wojewódzka 431;
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Czempinia – około 58,50 mb.
 - Ekran przy torze nr 2 od strony Poznania – około 25 mb.
3. W sprawie kolorystyki ekranów akustycznych – odstąpiono od zmiany na kolor zielony, i pozostają bez zmian w stosunku do posiadanej dokumentacji technicznej.



4. W sprawie weryfikacji ekranów akustycznych wybudowanych przy przejazdach kolejowych w miejscowości Pecna (przystanek osobowy Iłówiec) oraz Drużyna Poznańska, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informują że przebudowa tych przejazdów zakończyła się przed wejściem w życie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dn. 20.10.2015r. [Dz. U. z dn. 30.10.2015r., poz. 1744].

Podsumowując powyższe informacje, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pragną zwrócić uwagę na zapisy Rozdziału 11 cytowanego Rozporządzenia, w którym znajdują się przepisy przejściowe i końcowe. Przepisy te w sposób jednoznaczny regulują sposób postępowania.

DYREKTOR PROJEKTU

Tomasz Stępcier

Opracował:
Maciej Korzeniewski
tel.: (61) 63-32-411

dotyczy sprawy MK.70215.221.2015

Mosina, dnia 7 listopada 2016 r.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań

dotyczy: *lokalizacji ekranów akustycznych na terenie Gminy Mosina w ramach modernizacji linii E59*

W związku z realizowaniem przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. inwestycji pn: „Kontynuacja robót modernizacyjnych na linii kolejowej E59 (roboty torowo-podtorzowe i okototorowe), w ramach Projektu POIiŚ 7.1-5.1 „Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław - Poznań, Etap III, odcinek Czempin - Poznań” oraz obszerną korespondencją prowadzoną pomiędzy Gminą Mosina a Centrum Realizacji Inwestycji w Poznaniu, w przedmiocie montażu ekranów akustycznych na terenie gminy Mosina, Burmistrz Gminy Mosina zwraca się z prośbą o informacje oraz przekazanie stosownych wyjaśnień.

W nawiązaniu do stanowiska Dyrektora Projektu, p. Janusza Błachuta przedstawionego odpowiednio w pismach z dnia 8 czerwca 2016 r. (znak: IRRK5/3/1b-0815-POIiŚ5.1-2/73-2/16) oraz z dnia 28 lipca 2016 r. (znak: IRRK5/3/1b-0815-POIiŚ5.1-2/387/16) prosimy o wskazanie jakie podjęto działania kontraktowe mające na celu zmianę kolorów słupów na zielone; oraz podania informacji określającej dokładną odległość jaką będą miały odcinki przeźroczystych ekranów akustycznych na poszczególnych przejazdach kolejowych na terenie miasta Mosina (w ciągu ul. Sowinieckiej, ul. Farbiarskiej, ul. Mocka) oraz ul. Leśnej w m. Krosno.

Na spotkaniu, które odbyło się w dniu 22 września 2016 r. w siedzibie Urzędu Miejskiego w Mosinie, Kierownik Kontraktu p. Edward Luciński wskazał, iż „zmiana kolorystyki ekranów akustycznych, zgodnie z wnioskiem Gminy Mosina, jest niemożliwa do przeprowadzania ze względu na koszty wynoszące ok. 6,5mln złotych. W pismach z dnia 8.06.2016 oraz 28.07.2016 r. Dyrektor Projektu potwierdził zmianę kolorystyki ekranów akustycznych oraz wymianę wypełnienia z pełnego na transparentne w rejonie przejazdów kolejowych. Jednak w związku z tym, że PKP PLK S.A. musiałoby pokryć ww. zmianę ze środków własnych, jest to niemożliwe do zrealizowania. Wykonawca ma zamówione ekrany akustyczne w pierwotnej zaprojektowanej kolorystyce. Zakres lokalizacyjny zastosowania ekranów o wypełnieniu przeźroczystym został potwierdzony, jako bez zmian”.

W wyniku powyższych rozbieżności, zwracamy się z prośbą o zajęcie ostatecznego stanowiska i ustosunkowanie się do przedstawianych, odmiennych informacji ze strony Inwestora PKP PLK S.A.

Ponadto, Gmina Mosina wystąpiła do innych zarządców o przekazanie dokumentów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego dla przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych:

- w miejscowości Drużyna skrzyżowanie z ul. Powstańców Wielkopolskich stanowiącą drogę powiatową nr 2465P,

- w miejscowości Pecna skrzyżowanie z ul. Główną stanowiącą drogę powiatową nr 3911P.

Tym samym, Gmina Mosina podtrzymuje swoje stanowisko o konieczności weryfikacji istniejących ekranów akustycznych w zakresie ich obecnego wypełnienia oraz lokalizacji niespełniającej wymogów Rozporządzenia 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 ustytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.). Prawidłowa widoczność przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia z drogi oraz widoczność czoła pociągu z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym została określona w pkt. A i B, załącznika nr 3 wyżej przywołanego rozporządzenia.

STURMISTRZ
Inż. Jerzy Rys

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań
2. MK a/a

Sprawa prowadzi:

Referat Mienia Komunalnego
kierownik Joanna Pawlicka 618 109 527
podinspektor Klaudia Kołodziejczak 618 109 533



Nasz znak: ZDP.6h.430.29/15
Dotyczy: Natężenia ruchu na przejazdach kolejowych
Wasz znak: IZDK1b-5003-51/15

Poznań, dnia 16.12.2016 r.

2016 -12- 23
15498 Def. MK
K. Kotodziejank
27.12.2016 r. p. p.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Ostrowie Wielkopolskim
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich,
Budynków i Budowli
ul. Wolności 30
63-400 Ostrów Wielkopolski

Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu, zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie” (Dz.U. z 2015r, poz. 1744), przesyła w załączeniu wypełnione metryki przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się w ciągu następujących dróg: 3773P, 2489P, 3911P, 2465P oraz ocenę widoczności przeprowadzoną 28 i 29 września br.

Informujemy jednocześnie, że na przejeździe w ciągu DP 2465P nie spełnione są wymagane warunki widoczności w związku z usytuowaniem w pobliżu budynkiem. Informujemy również, iż z załącznika nr 3 do ww. Rozporządzenia wynika, że: „wykonanie pomiarów widoczności przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia z drogi należy do obowiązków zarządców drogi, natomiast pomiary widoczności czoła pociągu z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym (tzw. trójkąt widoczności) oraz pomiary widoczności czoła pociągu (...) są obowiązkiem zarządcy kolei.” W związku z faktem, iż nasze pomiary nie wykazały żadnych uchybień dot. zapewnienia widoczności przejazdu kolejowego w ciągu DP 3911P, sygnalizujemy, że sama widoczność na przejeździe jest zaburzona poprzez usytuowanie w jego obrębie ekranów akustycznych, które w znacznym stopniu uniemożliwiają bezpieczny przejazd.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Urząd Gminy Mosina
3. A/a

Sprawę prowadzi:

Monika Jeżewska-Andraszyk
Tel. 061-8593-463

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Ostrowie Wielkopolskim
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich,
Budynków, Budowli i Inwestycji
ul. Wolności 30, 63-400 Ostrow Wielkopolski
tel. + 48 62 724 33 40
fax + 48 62 724 32 67
iz.ostrow@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

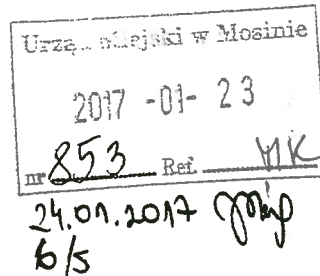


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

IZDK1b-5003-4/2017

Ostrow Wielkopolski, 16.01.2017 r.

dot.: warunki widoczności przejazdów kolejowo – drogowych



Urząd Gminy Mosina
Pl. 20 Października 1
62-050 Mosina

W odpowiedzi na Państwa pismo nr MK.7226.12.2016.JP, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. przesyła wyniki pomiaru widoczności czoła pociągu z drogi dla przejazdów kolejowo – drogowych:

1. W miejscowości Drużyna, km 142,265 l. kolejowej 271 Wrocław Gł. – Poznań Gł.,
2. W miejscowości Pecna, km 138,750 l. kolejowej 271 Wrocław Gł.– Poznań Gł.

DYREKTOR
ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Technicznych

Opracowała:
Agata Hadala
tel. +48 62 724 34 87,
agata.hadala@plk-sa.pl

Warunki widoczności czoła pociągów z drogi na przejazdach w km:
138,750 i 142,265

Km przejazdu	pomiar warunków widoczności z drogi (odległość mierzona od skrajnej szyny) [m]												odległość między osiami torów "d" [m]	Obowiązująca Vr w rejonie przejazdu/przejścia	wymagane warunki widoczności		
	5m / (4m)				10m				20m						z 5 i 10m	z 20m	z 4m
	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					
138,750	20	30	15	200	5	10	5	25	3	0	2	20	4,51	120	796	470	
142,265	150	20	10	400	10	10	5	10	2	5	3	3	5,0	120	810	474	

Teżna

utyma

ISEM Szwajca

NAJCEBIK
ul. ...
...
...





Mosina, dnia 26 września 2016 r.

MK.7226.23.2016.JP

Zarząd Dróg Powiatowych

Ul. Zielona 8

61-851 Poznań

W związku ze zgłoszonymi problemami przez mieszkańców miejscowości Pecna gmina Mosina w zakresie braku widoczności na przejeździe kolejowym z ul. Główną w m. Pecna, będącą drogą powiatową 3911P, Gmina Mosina występuje z wnioskiem o przekazanie kopii protokołu z przeprowadzonego sprawdzenia widoczności przejazdu kolejowo-drogowego we wskazanej wyżej lokalizacji. Problem zgłaszany przez społeczność lokalną jest związany z ustawionymi ekranami akustycznymi, których usytuowanie przy przejeździe kolejowo-drogowym, ogranicza widoczności i zagraża bezpieczeństwu szczególnie podczas awarii rogatek. Kierowca, aby zobaczyć, czy nadjeżdża pociąg, musi wjechać na przejazd. W/w ekrany akustyczne były wykonane w ramach przeprowadzonej modernizacji linii kolejowej E59 przez PKP PLK S.A.

Zgodnie z §16 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015r., poz. 1744 z późn. zm.) zarządcy kolei i zarządcy drogi sprawdzają warunki widoczności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść raz w roku, po okresie wzrostu roślinności, pomiędzy czerwcem a wrześniem oraz po każdym wypadku. Na podstawie pkt 3 części A Załącznika nr 3 do wyżej przywołanego Rozporządzenia zarządca drogi dokonuje sprawdzenia odległości widoczności przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia od strony drogi publicznej i pisemnie powiadamia o wynikach zarządcę kolei.

Zatem biorąc pod uwagę bezpieczeństwo ruchu drogowego, Gmina Mosina wnosi o przekazanie kopii wyżej wskazanego dokumentu.

Załącznik:

1. Pismo mieszkańca m. Pecna – e-mail z dnia 26.09.2016r. przesłany do UM Mosina

Otrzymują:

1. Adresat
2. MK a/a

Sprawę prowadzi:

Joanna Pawlicka

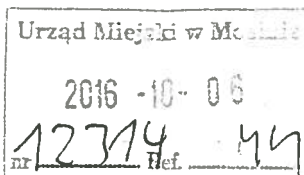
Referat Mienia Komunalnego - tel. 61 8109 527

Zim. Burmistrza
Joanna Pawlicka
Kierownik
Referatu Mienia Komunalnego

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Ostrowie Wielkopolskim
Dział Automatyki i Telekomunikacji
ul. Wolności 30, 63-400 Ostrow Wielkopolski
tel. + 48 62 724 33 50
tel. kom. + 48 728 918 411
fax + 48 62 724 33 99
waldemar.koziarek@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



KK
07.10.2016
uj

IZAT-071-53/2016
Dot. niewłaściwego w działaniu
urządzeń SSP

Ostrow Wilkp., 29.09.2016 r.

**Urząd Gminy Mosina.
Plac 20 Października 1 62-050 Mosina**

W odpowiedzi na pismo nr MK.7227.23.2016.KK z dnia 26.09.2016r dotyczący wadliwego działania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej zabudowanej na przejeździe kolejowym kategorii B w km 138,750 linii nr 271 Wrocław - Poznań w poziomie szyn z drogą powiatową 3911P w miejscowości Pecna w ciągu ulicy Głównej informuję, że na w/w przejeździe urządzenia działają prawidłowo. Dokonane sprawdzenie działania urządzeń nie ujawniło wadliwego działania urządzeń. Analiza zapisów w rejestratorze zdarzeń ujawniło, że w ostatnim półroczu wystąpiło 9 usterek z tego; 6 usterek było brakiem kontroli położenia napędów rogatkowych spowodowane prawdopodobnie uniesieniem drąga przez osobę postronną, 1 usterka spowodowana wyładowaniami atmosferycznymi w trakcie burzy, 2 usterki spowodowane przez użytkowników drogi – wyłamanie drąga rogatkowego przez nieznaną pojazd drogowy. Należy nadmienić że w przypadku wystąpienia usterki w działaniu w/w urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej powodują opadnięcie drągów rogatkowych które pozostają w położeniu zamkniętym do czasu przybycia serwisu lub awaryjnego podniesienia przez dyżurnego ruchu. Po zaistnieniu usterki automatycznie jest wprowadzane ograniczenie prędkości jazdy pociągu jadącego przez przejazd do 20 km/h. A więc jadące pociągi przez przejazd jadą z bezpieczną prędkością 20 km/h. W obecnym czasie na w/w linii są prowadzone prace modernizacyjne i występują utrudnienia eksploatacyjne związane z wydłużeniem czasu jazdy pociągów. Budowa ekranów akustycznych jest realizowana zgodnie z opracowanym projektem budowlanym i projektami wykonawczymi nadzorowanymi przez Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni Al. Niepodległości 8 w Poznaniu.

Opracował: Waldemar Koziarek
tel.: +48 62 724 33 50

DYREKTOR
Dariusz Bałoniak



Gmina Mosina
Pl. 20 Października 1, 62-050 Mosina
tel. 61 8109-500, fax 61 8109-558
NIP 7773154370, Regon 631258626

Mosina, dnia 26 września 2016 r.

MK.7226.23.2016.KK

Wg rozdzielnika

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Al. Niepodległości 8, 61-876 Poznań
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim
ul. Wolności 30, 63-400 Ostrów Wielkopolski

W związku ze zgłoszonymi problemami przez mieszkańców miejscowości Pecna, gm. Mosina związanymi z niebezpieczeństwem na przejeździe kolejowym w ciągu drogi powiatowej 3911P (ul. Główna w m. Pecna) Gmina Mosina występuje z wnioskiem o podjęcie interwencji mającej na celu wyeliminowanie zagrożenia dla uczestników ruchu drogowego. Problem zgłaszany przez społeczność lokalną jest związany z ustawionymi ekranami akustycznymi, których usytuowanie przy przejeździe kolejowo-drogowym ogranicza widoczność. W przypadku awarii rogatek kierowca, aby zobaczyć nadjeżdżający pociąg, zmuszony jest do wjechania na przejazd. W/w ekrany akustyczne były wykonane w ramach przeprowadzonej modernizacji linii kolejowej E59 przez PKP PLK S.A. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na liczne awarie związane z funkcjonowaniem rogatek oraz sygnalizacji świetlnej. Ww. sytuacja stanowi ogromne zagrożenie dla bezpieczeństwa tym samym.

Biorąc pod uwagę powyższe prosimy o podjęcie interwencji i kroków mających na celu wyeliminowanie problemu wadliwych urządzeń oraz przeanalizowanie możliwości poprawienia widoczności na przejeździe kolejowym.

Z... Burmistrza
Joanna Pawlicka
Kierownik
Referatu Mienia Komunalnego

Otrzymują:

1. Adresat
2. MK a/a

Sprawę prowadzi:
Referat Mienia Komunalnego
Joanna Pawlicka - tel. 61 8109 527
Klaudia Kotodziejczak - tel. 61 8109 533

goda pomyślnie 27-09-2016

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.

Dz.U.1996.33.144 z dnia 1996.03.20

Status: Akt utracił moc

Wersja od: 6 grudnia 2000 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ**

z dnia 26 lutego 1996 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.*

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414) oraz art. 6 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. z 1989 r. Nr 52, poz. 310, z 1990 r. Nr 34, poz. 198 i z 1991 r. Nr 107, poz. 462) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1.

1. Rozporządzenie określa warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie projektowania i budowy skrzyżowania linii kolei użytku publicznego i linii kolei użytku niepublicznego z drogami publicznymi i jego usytuowanie.

2. Sprawy skrzyżowania linii kolejowych z liniami tramwajowymi regulują odrębne przepisy.

§ 2. Skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną może nastąpić w jednym lub różnych poziomach.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) przejeździe - rozumie się przez to skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną w jednym poziomie,
- 2) skrzyżowaniu dwupoziomowym - rozumie się przez to skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną, która przechodzi nad lub pod linią kolejową,
- 3) przejściu - rozumie się przez to skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną w jednym lub różnych poziomach, przeznaczone tylko dla pieszych,
- 4) drodze ogólnodostępnej - rozumie się przez to drogę publiczną III-VII klasy technicznej, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych,
- 5) pojeździe szynowym - rozumie się przez to pociąg, lokomotywę, drezynę lub inny pojazd poruszający się wyłącznie po szynach,
- 6) iloczynie ruchu - rozumie się przez to iloczyn ilości pojazdów drogowych i szynowych przejeżdżających przez przejazd w ciągu doby, obliczany w sposób określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
- 7) skrajni budowli - rozumie się przez to graniczną linię wyznaczającą minimalne odległości obiektu budowlanego i urządzeń technicznych od osi toru kolejowego.

§ 4.

1. Skrzyżowanie dwupoziomowe stosuje się dla skrzyżowań projektowanych przy budowie nowej linii kolejowej lub drogi, jeżeli:

- 1) linia kolejowa krzyżuje się z autostradą lub drogą ekspresową,
- 2) linia kolejowa, na której przewiduje się prowadzenie ruchu pociągów z prędkością ponad 160 km/h, krzyżuje się z drogą publiczną,
- 3) droga publiczna przecina tory kolejowe w obrębie stacji pomiędzy semaforami wjazdowymi,
- 4) linia kolejowa krzyżuje się z drogą krajową ogólnodostępną oznaczoną numerem jedno- lub dwucyfrowym,
- 5) linia kolejowa krzyżuje się z drogą: krajową ogólnodostępną oznaczoną numerem trzycyfrowym, wojewódzką, gminną lub lokalną miejską albo zakładową i są spełnione następujące warunki:
 - a) łączny czas zamknięcia przejazdu dla pojazdów drogowych byłby większy od 12 godzin na dobę,
 - b) istnieją dogodne warunki terenowe i zastosowanie skrzyżowania dwupoziomowego jest uzasadnione pod względem ekonomicznym lub obronnym.

2. Istniejące przejazdy powinny być przebudowane na skrzyżowania dwupoziomowe, jeżeli:

- 1) występują przypadki określone w ust. 1 pkt 1 i 2,
- 2) jest to niezbędne do poprawienia przepustowości drogi.

§ 5.

1. Odstępstwa od obowiązku stosowania skrzyżowania dwupoziomowego w przypadkach, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 3-5 oraz w ust. 2 pkt 1, dopuszcza się z zastrzeżeniem ust. 2 dla:

1) skrzyżowań projektowanych przy budowie nowej linii kolejowej lub nowej drogi - za zgodą zarządu kolei wyrażoną w porozumieniu z organem administracji państwowej właściwym do zarządzania ruchem na drogach publicznych, komendantem wojewódzkim Policji, Komendą Komunikacji Wojskowej oraz z Generalną Dyрекcją Dróg Publicznych, a dla skrzyżowań linii kolei użytku niepublicznego - ponadto z właściwą miejscowo dyrekcją okręgową kolei państwowych.

2) skrzyżowań przebudowywanych lub przenoszonych w związku ze zmianą trasy drogi lub linii kolejowej - za zgodą zarządu kolei wyrażoną w trybie określonym w pkt 1, jeżeli:

- a) czas zamknięcia przejazdu w roku ukończenia przebudowy nie przekroczy łącznie 12 godzin na dobę,
- b) przejazd będzie położony poza obrębem skrajnych rozjazdów stacji kolejowej.

2. Odstępstwo od obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie jest dopuszczalne, jeżeli linia kolejowa krzyżuje się z autostradą lub drogą ekspresową.

§ 6.

1. Skrzyżowanie dwupoziomowe należy projektować w sposób umożliwiający likwidację przejazdów znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego.

2. Zaniechanie likwidacji lub zamknięcia dla ruchu drogowego dotychczasowych przejazdów po wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego wymaga zgody zarządu kolei, wyrażonej w porozumieniu z zarządem drogi.

§ 7.

1. Kąt skrzyżowania osi drogi (osi pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej powinien wynosić, z zastrzeżeniem ust. 2, nie mniej niż:

- 1) 60° na kolejach normalnotorowych,
- 2) 45° na kolejach wąskotorowych.

2. Kąt skrzyżowania może być mniejszy od określonego w ust. 1:

- 1) na skrzyżowaniach istniejących,
- 2) na przejazdach przebudowywanych - za zgodą zarządu kolei wyrażoną w porozumieniu z zarządem drogi oraz organem administracji państwowej właściwym do zarządzania ruchem na drogach publicznych, a w przypadku przebudowywania przejazdów linii kolei użytku niepublicznego - ponadto w porozumieniu z właściwą miejscowo dyrekcją okręgową kolei państwowych.
- 3) przy budowie skrzyżowania niezbędnego na czas wykonywania obiektów budowlanych - za zgodą zarządu kolei, wyrażoną w porozumieniu z zarządem drogi.
- 4) przy budowie skrzyżowania linii kolejowej użytku niepublicznego z drogami publicznymi - za zgodą zarządu kolei, wyrażoną w porozumieniu z zarządem drogi; jeżeli projektowane skrzyżowanie ma dotyczyć ulic położonych w ciągu dróg: krajowych ogólnodostępnych oznaczonych numerem jedno-, dwu- i trzycyfrowym, wojewódzkich, lokalnych miejskich albo zakładowych, dopuszcza się stosowanie skrzyżowania jednopoziomowego ulicy z torami kolejowymi o kącie przecięcia osi ulicy i torów nie mniejszym niż 30°, przy spełnieniu co najmniej jednego z następujących warunków:
 - a) zapewnieniu widoczności pojazdu szynowego z obu stron ulicy z odległości nie mniejszej niż 50 m, z uwzględnieniem odległości tego pojazdu od skrzyżowania nie mniejszej niż 150 m,
 - b) zastosowaniu rogatek obrotowych zamykających tor kolejowy, a ulicę tylko na czas przejeżdżania pojazdu szynowego,
 - c) ustawieniu rogatek z obsługą na miejscu.

3. Przez kąt skrzyżowania linii kolejowej z drogą o liczbie pasów ruchu większej niż dwa rozumie się kąt ostry zawarty pomiędzy osią każdego toru kolejowego i osią każdego pasa ruchu drogi.

4. Przez kąt skrzyżowania linii kolejowej krzyżującej się z drogą w łuku rozumie się kąt zawarty pomiędzy osią toru linii kolejowej i styczną do łuku poziomego osi drogi (osi pasa ruchu) w punkcie przecięcia się tych osi.

5. Przez kąt skrzyżowania drogi z linią kolejową w łuku rozumie się kąt zawarty pomiędzy osią drogi (osią pasa ruchu) i styczną do osi toru kolejowego w punkcie przecięcia się tych osi.

§ 8. Projekty skrzyżowań linii kolei użytku publicznego z drogami powinny być zatwierdzone przez zarząd drogi i zarząd kolei, a projekty skrzyżowań linii kolei użytku niepublicznego z drogami - ponadto przez właściwą miejscowo dyrekcję okręgową kolei państwowych.

Klasyfikacja przejazdów i przejść

§ 9. Przejazdy i przejścia dzielą się na następujące kategorie:

- 1) kategoria A - przejazdy użytku publicznego z rogatkami lub przejazdy użytku publicznego bez rogatek, na których ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych,
- 2) kategoria B - przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami,
- 3) kategoria C - przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną lub uruchamianą przez pracowników kolei,
- 4) kategoria D - przejazdy użytku publicznego bez rogatek i półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej,
- 5) kategoria E - przejścia użytku publicznego,
- 6) kategoria F - przejazdy i przejścia użytku niepublicznego.

§ 10.

1. Do kategorii A zalicza się przejazdy użytku publicznego, na których na okres przejeżdżania pojazdu szynowego ruch na drodze wstrzymywany jest rogatkami lub sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych.
2. Zabezpieczenie przejazdu rogatkami z obsługą na miejscu stosuje się, jeżeli:
 - 1) droga na jednym przejeździe przecina na szlaku kolejowym więcej niż dwa tory główne,
 - 2) droga przecina tory, po których zgodnie z regulaminem technicznym stacji kolejowej lub bocznicy przejeżdżają staczane lub odrzucane podczas rozrządu wagony,
 - 3) przejazd nie może być zaliczony do kategorii B, C lub D.
3. Zabezpieczenie przejazdu rogatkami z obsługą z odległości można stosować na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogą: krajową ogólnodostępną oznaczoną numerem trzycyfrowym, wojewódzką, gminną lub lokalną miejską albo zakładową, jeżeli roгатki będą widoczne z posterunku obsługującego bezpośrednio przejazd z odległości nie większej niż 1000 m, a przy zastosowaniu urządzeń telewizji przemysłowej - nawet z odległości większej, uzależnionej od zaprojektowanych obwodów sterowania napędów elektrycznych, jeśli jest spełniony jeden z następujących warunków:
 - 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 20.000, lecz mniejszy od liczby 50.000,
 - 2) iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 20.000, a widoczność przejazdu nie odpowiada warunkom określonym dla przejazdu kategorii D.
4. Warunki widoczności przejazdów i przejść określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.
5. W przypadkach uzasadnionych warunkami ruchu, dla zwiększenia bezpieczeństwa, zabezpieczenie przejazdu rogatkami zamykanymi na okres przejeżdżania pojazdu szynowego może być uzupełnione urządzeniem samoczynnej lub półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej.
6. W przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi zarząd kolei w porozumieniu z zarządem drogi i organem administracji państwowej właściwym do zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz z komendantem wojewódzkim Policji może zarządzić, aby roгатki na przejeździe w porze nocnej lub w ciągu całej doby były zamknięte, a otwierane na żądanie tylko dla przepuszczenia użytkowników drogi.

§ 11. Do kategorii B zalicza się przejazdy użytku publicznego, jeżeli:

- 1) linia kolejowa krzyżuje się z drogą krajową ogólnodostępną, oznaczoną numerem jedno- lub dwucyfrowym, albo
- 2) linia kolejowa krzyżuje się z drogą: krajową ogólnodostępną oznaczoną numerem trzycyfrowym, wojewódzką, gminną lub lokalną miejską albo zakładową, a iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 50.000,
- 3) droga publiczna krzyżuje się z linią kolejową, po której jeżdżą pociągi z prędkością ponad 140 km/h.

§ 12. Do kategorii C zalicza się przejazdy użytku publicznego na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogą: krajową ogólnodostępną oznaczoną numerem trzycyfrowym, wojewódzką, gminną lub lokalną miejską albo zakładową, na których:

- 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 20.000, lecz mniejszy od liczby 50.000, albo
- 2) iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 20.000, a widoczność przejazdu nie odpowiada warunkom określonym dla przejazdu kategorii D lub obowiązująca maksymalna prędkość pojazdów szynowych na przejeździe jest większa niż 120 km/h.

§ 13. Do kategorii D zalicza się przejazdy użytku publicznego na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogą: krajową ogólnodostępną oznaczoną numerem trzycyfrowym, wojewódzką, gminną lub lokalną miejską albo zakładową, jeżeli:

- 1) przejazd odpowiada warunkom widoczności określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia i iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 20.000 oraz obowiązująca maksymalna prędkość pojazdów szynowych na przejeździe nie przekracza 120 km/h albo
- 2) bez względu na warunki widoczności, prędkość pojazdów szynowych na przejeździe nie przekracza 15 km/h.

§ 14.

1. Iloczyn ruchu na przejeździe oblicza się na podstawie pomiarów natężenia ruchu drogowego i kolejowego.
2. Sposób obliczania iloczynu ruchu na przejeździe określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.
3. Pomiar natężenia ruchu drogowego wykonuje właściwy zarząd drogi nie rzadziej niż co 5 lat.

4. Pomiary natężenia ruchu kolejowego wykonuje zarząd kolei w tych samych okresach, w których zostało ustalone natężenie ruchu pojazdów na drogach. Obliczeń iloczynu ruchu dokonuje zarząd kolei na podstawie danych o natężeniu ruchu pojazdów drogowych, otrzymanych od zarządu drogi.

5. Pomiarami natężenia ruchu drogowego powinny być objęte wszystkie przejazdy kategorii A-D.

§ 15.

1. Do kategorii E zalicza się przejścia użytku publicznego zamykane na czas przejeżdżania pojazdu szynowego rogatkami lub za pomocą furtek albo ogrodzone kołowrotkami lub barierkami.

2. Przejścia ogrodzone kołowrotkami lub barierkami, bez urządzenia zabezpieczającego obsługiwane na miejscu, można stosować przez tory, po których nie są staczone lub odrzucane podczas rozrządu wagony:

1) jeżeli przejście odpowiada warunkom widoczności określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2) bez względu na warunki widoczności, jeżeli prędkość pojazdów szynowych na przejściu nie przekracza 15 km/h.

3. Barierki, o których mowa w ust. 2, powinny być ustawione w taki sposób, aby osoba przechodząca musiała przed wejściem na tor kolejowy zmienić kierunek ruchu; pierwsze wejście pomiędzy barierki powinno zmuszać pieszego do przyjęcia kierunku przeciwnego do zasadniczego kierunku ruchu pojazdów szynowych po najbliższym torze.

§ 16. Przy zaliczaniu przejazdów do poszczególnych kategorii należy również brać pod uwagę występujące czasowo lub sezonowo złe warunki widoczności. W przypadkach uzasadnionych szczególnymi warunkami miejscowymi można stosować stopień zabezpieczenia wyższy niż wymagany przepisami rozporządzenia.

§ 17. Obszarów w obrębie widoczności przejazdów i przejść użytku publicznego, określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, nie wolno zdrzewiać (zakrzewiać), a na dojazdach do przejazdów, znajdujących się na tych obszarach, nie wolno urządzać placów postojowych i umieszczać innych urządzeń obsługi ruchu drogowego.

§ 18. Jeżeli długość odcinka drogi pomiędzy torami kolejowymi, mierzona między wewnętrznymi skrajnymi szynami po osi drogi, wynosi co najmniej 32 m, kwestię zabezpieczenia przejazdu przez każdy tor lub każdą grupę torów należy rozpatrywać oddzielnie.

§ 19. Jeżeli na przejeździe zbiega się kilka dróg, przy ustalaniu sposobu jego zabezpieczenia należy uwzględnić wszystkie kierunki jazdy.

§ 20. Jeżeli na drodze krzyżującej się z linią kolejową zlokalizowano linię tramwajową, to zabezpieczenie ruchu na przejazdach powinno być zgodne z przepisami w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z liniami tramwajowymi.

§ 21.

1. Do kategorii F zalicza się przejazdy i przejścia użytku niepublicznego, z których korzystanie następuje na podstawie umowy zawartej między zarządem kolei a użytkownikiem przejazdu lub przejścia. Przejazdy i przejścia powinny być wyposażone w rogatki stale zamknięte, otwierane przez użytkowników w razie potrzeby.

2. Urządzenie przejazdów i przejść, określonych w ust. 1, przez tory kolei użytku niepublicznego wymaga ponadto zgody właściwej miejscowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych w zakresie ustalenia warunków zabezpieczenia ruchu i warunków korzystania z przejazdów i przejść.

§ 22.

1. Ustalenie sposobu zabezpieczenia nowego przejazdu lub przejścia użytku publicznego, zmiana sposobu istniejącego zabezpieczenia, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 4-6 i 8, ustalenie kategorii przejazdu, zlikwidowanie przejazdu lub przejścia użytku publicznego oraz ustalenie warunków ich widoczności powinny być dokonywane w terenie przez zarząd kolei w porozumieniu z właściwym zarządem drogi i komendantem wojewódzkim Policji, a w odniesieniu do przejazdów i przejść na liniach kolei użytku niepublicznego - ponadto w porozumieniu z właściwą miejscowo dyrekcją okręgową kolei państwowych. Ustalenia te powinny być zawarte w dokumentacji (metryce) przejazdu lub przejścia.

2. Sprawy, o których mowa w ust. 1, wymagają objęcia projektem organizacji ruchu, podlegającym zatwierdzeniu przez organ administracji państwowej właściwy do zarządzania ruchem na drogach publicznych.

3. Przy ustalaniu zabezpieczenia przejazdu lub przejścia należy określić szczegółową lokalizację posterunku dróżnika (strażnicy przejazdowej) zgodnie z przepisem § 46.

4. W przypadku:

1) uszkodzenia rogatek,

2) niedziałania sygnału dźwiękowego lub półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej na rogatkach obsługiwanych z odległości,

3) uszkodzenia lub niedziałania samoczynnej sygnalizacji świetlnej na przejeździe z półrogatkami lub bez półrogatek,

4) potrzeby zmiany sposobu zabezpieczenia na skutek zmienionych warunków ruchu lub warunków miejscowych,

- 5) wprowadzenia ruchu jednokierunkowego po dwutorowej linii lub zmiany kierunku jazdy na łącznicy jednotorowej o jednokierunkowym ruchu:
- w wypadku określonym w § 65.
 - jeżeli przejazdy bez rogatek i bez sygnalizacji świetlnej lub przejścia bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego nie odpowiadają wymaganym warunkom widoczności dla jazdy po torze, który nie był przeznaczony dla danego kierunku jazdy,
- powinno być stosowane jako środek tymczasowy strzeżenie przejazdów i przejść przez pracownika kolei.
5. ¹ W razie niemożności niezwłocznego zorganizowania strzeżenia przejazdów i przejść w przypadkach określonych w ust. 4, zarząd kolei powinien:
- ograniczyć prędkość pojazdów szynowych na przejazdach i przejściach do 20 km/h.
 - zarządzić ostrzeżenie przed skrzyżowaniami sygnałem dźwiękowym z pojazdu szynowego.
 - oznakować przejazd znakiem zakazu B-20 "stop", a w przypadku uszkodzenia rogatek lub niedziałania samoczynnej sygnalizacji świetlnej dodatkowo umieścić pod nim tabliczkę z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona".
6. Postępowanie, o którym mowa w ust. 5, stosuje się także na przejeździe kategorii A w razie braku dróżnika przejazdowego.
7. W przypadku uszkodzenia rogatek lub półrogatek albo samoczynnej sygnalizacji świetlnej na przejeździe, niezależnie od strzeżenia, o którym mowa w ust. 4, zarząd kolei wprowadza ograniczenie ruchu na drodze przez ustawienie znaku zakazu "Stój - rogatka uszkodzona" lub "Stój - sygnalizacja uszkodzona". Znak ten powinien być ustawiony z obu stron przejazdu, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogateką, półrogateką lub przed urządzeniem sygnalizacji świetlnej, w odległości 1 m od krawędzi jezdni.
8. W przypadku braku dróżników przejazdowych do strzeżenia przejazdów kategorii A przez okres dłuższy niż 7 dni lub niemożności zorganizowania strzeżenia przejazdów kategorii B lub C z uszkodzoną samoczynną sygnalizacją świetlną, której naprawa nie może być dokonana w terminie 7 dni:
- znak drogowy "Przejazd kolejowy z zaporami" zostanie zmieniony na znak drogowy "Przejazd kolejowy bez zapór" i przed przejazdem zostaną umieszczone znaki drogowe "Stop",
 - drągi zapór na przejazdach kategorii A i B powinny być zdemontowane i ustawiony "krzyż św. Andrzeja", a na przejazdach kategorii B i C umieszczone tablice informacyjne "Sygnalizacja nieczynna",
 - maksymalna prędkość pojazdów szynowych przed przejazdem powinna być określona dla warunków widoczności mierzonej z odległości 5 m od skrajnej szyny zgodnie z przepisami podanymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Zwiększenie prędkości pojazdów szynowych, określonej w ust. 5, dopuszcza się tylko na przejazdach, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza liczby 60.000, oraz gdy przejazdy znajdują się na drogach określonych w § 13.
9. W przypadku zerwania sieci trakcyjnej należy niezwłocznie zabezpieczyć przejazd lub przejście.

Rozdział 3

Warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie projektowania i budowy przejazdów i przejść

§ 23.

- Widoczność przejazdu i przejścia z drogi publicznej powinna być zachowana, niezależnie od rodzaju zabezpieczenia ruchu zastosowanego na skrzyżowaniu.
- W projektowaniu nowych linii kolejowych średnia gęstość przejazdów nie powinna przekraczać jednego przejazdu na 3 km linii.
- Nie należy projektować nowego przejazdu na skrzyżowaniu istniejącej linii kolejowej z drogą publiczną, w razie gdy w odległości do 3 km od niego znajduje się przejazd; nie dotyczy to projektowania przejazdu na okres przejściowy.
- W projektowaniu budowy lub przebudowy przejazdów i przejść należy przestrzegać, aby góma krawędź szyny zewnętrznej toru kolejowego, na całej szerokości przejazdu lub przejścia, była widoczna z punktu obserwacyjnego, zlokalizowanego na wysokości 1 m nad osią pasa ruchu drogi. Minimalne odległości punktu obserwacyjnego od przejazdu lub przejścia określa tabela nr 1, podana w załączniku nr 1 do rozporządzenia.
- W projektowaniu budowy lub przebudowy przejazdów należy ponadto zapewnić na dojazdach do przejazdów:
 - widoczność poziomą i pionową, zgodnie z przepisami dotyczącymi projektowania dróg i ulic,
 - widoczność czoła pojazdu szynowego z drogi dla przejazdu kategorii D, określoną w załączniku nr 1 do rozporządzenia.
- Na przejeździe oraz w odległości do 20 m od niego zabrania się umieszczania reklam, plakatów oraz innych przedmiotów, które mogłyby ograniczać widoczność.

7. W projektowaniu przejazdów kategorii D zlokalizowanych w wykopach należy w obszarze trójkątów widoczności, określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, przewidzieć poszerzenie dna wykopu do wysokości 1-1,2 m nad główką szyny, z uwzględnieniem roślinności i pokrywy śniegu.

§ 24. W projektowaniu przekroju podłużnego drogi w obrębie skrzyżowania i dojazdów do skrzyżowania należy przestrzegać łącznie następujących warunków:

- 1) z obu stron przejazdu lub przejścia, licząc od skrajnej szyny toru kolejowego, należy przewidzieć jako dojazdy odcinki drogi poziome lub o pochyleniu nie większym niż 2,5%, przy czym długość tych odcinków powinna wynosić nie mniej niż:
 - a) 26 m przy przejazdach,
 - b) 3 m przy przejściach:
odcinki poziome należy powiększać o 10 m, jeżeli spadek drogi w stronę przejazdu przekracza 5%; w przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi, za zgodą właściwej dyirekcji okręgowej dróg publicznych, dopuszcza się odstępstwo od wyżej wymienionych warunków, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia bezpieczeństwa ruchu.
- 2) odcinek o pochyleniu nie przekraczającym 2,5% może posiadać jednostajne pochylenie lub może znajdować się w łuku pionowym, pod warunkiem że styczna do łuku pionowego w odległości od skrajnej szyny toru kolejowego określonej w pkt 1 nie przekroczy tego pochylenia.
- 3) łuk pionowy drogi nie może występować pomiędzy skrajnymi szynami przejazdu; odstępstwo jest dopuszczalne w przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi, za zgodą zarządu kolei wyrażoną w porozumieniu z właściwym zarządem drogi, jeżeli zaprojektowanie minimalnego łuku pionowego nie spowoduje pogorszenia bezpieczeństwa ruchu,
- 4) pochylenie podłużne drogi na przejazdach powinno odpowiadać warunkom określonym w przepisach technicznych projektowania dróg i ulic,
- 5) wielkości promieni łuków i pochyłeń podłużnych na dojazdach do przejazdów lub przejścia należy ustalać zgodnie z przepisami technicznymi dotyczącymi projektowania dróg i ulic.
- 6) przy projektowaniu budowy lub przebudowy przejazdów przekrój poprzeczny dojazdów do skrzyżowania powinien odpowiadać przepisom dotyczącym projektowania dróg i ulic, przy czym:
 - a) dojazd położony na obszarze zabudowy istniejącej lub planowanej powinien posiadać przekrój poprzeczny ulicy,
 - b) dojazd położony poza obszarem zabudowy powinien posiadać przekrój poprzeczny drogi,
 - c) przekrój poprzeczny drogi lub ulicy powinien mieć pochylenie odpowiadające podłużnemu pochyleniu torów kolejowych.

§ 25.

1. W projektowaniu budowy lub przebudowy przejazdu, w którym zarówno linia kolejowa, jak i droga przebiegają w linii prostej, początek najbliższej krzywizny poziomej drogi, wraz ze wszystkimi jej elementami, jak krzywe przejściowe, prosta przejściowa, łuki poziome, jednostronne przechyłki i poszerzenia, powinny znajdować się w odległości co najmniej 4 m od skrajnej szyny toru kolejowego na skrzyżowaniu.
2. Przy budowie lub przebudowie przejazdu, w którym linia kolejowa przebiega w linii prostej, a droga - w łuku poziomym, należy przestrzegać łącznie następujących warunków:
 - 1) pochylenie poprzeczne jezdni drogi w obrębie przejazdu na szerokości toru kolejowego i po 4 m z każdej jego strony powinno odpowiadać pochyleniu podłużnemu torów kolejowych; na pozostałych odcinkach drogi znajdującej się w łuku poziomym pochylenia poprzeczne powinny odpowiadać przepisom technicznym projektowania dróg i ulic,
 - 2) poszerzenie jezdni na łukach poziomych przeprowadza się przez przejazd.
3. W projektowaniu budowy nowego przejazdu, w którym droga przebiega w linii prostej, a linia kolejowa jednotorowa - w łuku poziomym, należy przestrzegać łącznie następujących warunków:
 - 1) łuk poziomy toru kolejowego w obrębie przejazdu powinien posiadać promień umożliwiający ułożenie w przekroju poprzecznym toru obu toków szyn w poziomie lub pochyleniu poprzecznym, zgodnie z pochyleniem podłużnym drogi w obrębie przejazdu, nie przekraczającym 2,5%,
 - 2) przejazdu nie należy projektować na odcinku krzywej przejściowej linii kolejowej.
4. W projektowaniu budowy nowych przejazdów na skrzyżowaniach wszystkich ogólnodostępnych dróg z liniami kolejowymi dwutorowymi lub wielotorowymi w łuku poziomym stosuje się przepis ust. 3. Wszystkie główki szyn torów na przejeździe w przekroju poprzecznym linii kolejowej powinny być ułożone w jednym pochyleniu nie przekraczającym 2,5%, stanowiącym przechyłkę torów.
5. Dla dróg wojewódzkich, gminnych oraz lokalnych miejskich i zakładowych, krzyżujących się z dwutorową linią kolejową, dopuszcza się odstępstwo od warunków określonych w ust. 4, polegające na tym, że główki szyn bliższych międzytorza w przekroju poprzecznym będą ułożone w obrębie przejazdów w jednym poziomie, natomiast główki szyn

zewnątrznych będą ułożone w przekroju poprzecznym w pochyleniu nie przekraczającym 2,5%, stanowiącym przechyłkę torów w łuku.

6. W projektowaniu budowy nowego przejazdu, w którym zarówno droga, jak i linia kolejowa znajdują się w łukach poziomych, stosuje się odpowiednio przepisy ust. 2-4.

7. W projektowaniu budowy nowych przejazdów na skrzyżowaniu dróg gruntowych o nawierzchni nie utwardzonej, o małym ruchu drogowym, z liniami kolejowymi dwutorowymi lub wielotorowymi w łuku poziomym dopuszcza się możliwość odstępstwa od przepisu ust. 3. Zgodę na odstępstwo wyraża zarząd drogi na wniosek naczelnego dyrektora właściwego okręgu kolei państwowych.

8. W obrębie istniejących przejazdów stanowiących skrzyżowania wszelkich ogólnodostępnych dróg z liniami jedno-, dwu- i wielotorowymi przebiegającymi w łuku poziomym i krzywych przejściowych dopuszcza się pochylenie podłużne jezdni drogi nie większe od 7,5% i nie przekraczające pochyłeń dopuszczalnych dla prędkości, dla której droga została zaprojektowana. Załomy mogą być na pochyleniach jednakowego znaku o różnicy nie przekraczającej 5%.

§ 26. Szerokość korony drogi i jej części składowych na przejeździe i dojazdach do przejazdu powinna odpowiadać parametrom istniejącej drogi: odstępstwo jest dopuszczalne w przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi, za zgodą właściwej dyrekcji okręgowej dróg publicznych, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia bezpieczeństwa ruchu.

§ 27.

1. Skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi powinny być tak zaprojektowane i wykonane, aby było wyeliminowane szkodliwe oddziaływanie wibracji na budynki usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowań oraz wibracji i hałasu, na który będą narażeni ludzie przebywający w tych budynkach.

2. Jeżeli poziomy wibracji i hałasu przekraczają wartości dopuszczalne, określone w przepisach o ochronie przed hałasem i wibracjami, należy stosować skuteczne zabezpieczenia.

§ 28. Rodzaj nawierzchni drogowej na przejeździe i na dojazdach do przejazdu powinien być możliwie ten sam co na drodze: nie dotyczy to odcinka w obrębie torowiska kolejowego pomiędzy rogatkami, a gdy nie ma rogatek - odcinka nie mniejszego od 4 m, a na kolejach wąskotorowych - 3 m, licząc od skrajnej szyny z każdej strony przejazdu. Na odcinku tym należy stosować nawierzchnię typu rozbiernego: z kostki, płyt prefabrykowanych lub z innych podobnych materiałów; dopuszcza się jej pokrycie warstwą nawierzchni bitumicznej, z wyjątkiem odcinków, po których przebiegają trasy wytypowane dla ruchu wojskowych pojazdów gąsienicowych.

§ 29.

1. Dla ruchu pieszych, w zależności od jego natężenia, można stosować oddzielne chodniki odsunięte od jezdni. Na przejeździe chodniki te i ścieżki rowerowe powinny mieć szerokość taką samą jak na dojeździe do przejazdu. W obrębie przejazdu chodniki i ścieżki rowerowe powinny być w poziomie nawierzchni jezdni.

2. Drogę jednojezdniową z pasami zieleni i chodnikami w obrębie przejazdu należy zwęzić o szerokość pasów zieleni. Zwężenie przekroju poprzecznego przeprowadza się na długości przewidzianej w przepisach dotyczących projektowania dróg i ulic. Na przejeździe drogi dwujezdniowej ziemny pas dzielący powinien mieć w obrębie przejazdu nawierzchnię taką jak nawierzchnia jezdni i powinien posiadać odpowiednie oznakowanie poziome.

3. Nawierzchnie jezdni, chodników i ścieżek rowerowych w obrębie przejazdu powinny różnić się między sobą odcieniem i sposobem wykonania lub powinny być od siebie oddzielone białymi pasami o szerokości 12 cm.

§ 30.

1. Skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi powinny umożliwiać dogodne warunki dla ruchu pieszych, w tym również dla osób niepełnosprawnych.

2. Przejścia dla pieszych oraz dla osób niepełnosprawnych na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi powinny spełniać wymagania techniczne określone dla tego typu obiektów.

§ 31.

1. Drogi gruntowe na przejazdach i dojazdach do przejazdów powinny mieć nawierzchnię twardą na długości co najmniej 10 m, licząc od skrajnej szyny z każdej strony przejazdu. Jeżeli spadek drogi w stronę przejazdu przekracza 5%, długość tę należy powiększyć o 10 m. Szerokość jezdni należy ustalać zgodnie z przepisami technicznymi projektowania dróg i ulic; odstępstwo jest dopuszczalne w przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi, za zgodą właściwej dyrekcji okręgowej dróg publicznych, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia bezpieczeństwa ruchu.

2. Na przejazdach i dojazdach do przejazdów o nawierzchni określonej w ust. 1, po których przebiegają trasy wojskowych pojazdów gąsienicowych, na długości 30 m od skrajnych szyn szerokość jezdni o nawierzchni twardej powinna wynosić co najmniej 4,5 m, a korony drogi - 7 m.

§ 32.

1. Żłobek stanowiący urządzenie zabezpieczające na przejeździe swobodne przejście obrzeży kół pojazdu szynowego pomiędzy pokryciem przejazdu ułożonym wewnątrz toru a szynami powinien odpowiadać łącznie następującym warunkom:

- 1) jego szerokość mierzona od górnej powierzchni główki szyny na głębokości 14 mm dla kolei normalnotorowych i 10 mm dla kolei wąskotorowych powinna wynosić:
 - a) w torach prostych i na łukach o promieniu 350 m lub większym - co najmniej 67 mm,
 - b) na łukach o promieniu 250 m do 350 m - co najmniej 75 mm,
 - c) na łukach o promieniu mniejszym niż 250 m - co najmniej 80 mm,
 - 2) jego szerokość powinna być osiągnięta przez ułożenie równoległe do szyn toru odbojnic z drewna, szyn lub kątowników,
 - 3) jego głębokość przy największym dopuszczalnym zużyciu szyny, mierzona od powierzchni główki szyny, powinna być nie mniejsza niż 38 mm.
2. Szerokość żłobka określona w ust. 1 pkt 1 może być zwiększona, w razie gdy żłobek ma formę rozszerzającą się ku górze, a w szczególności przy zastosowaniu odbojnic z szyn ułożonych poziomo.
- § 33. Końce odbojnic powinny być wydłużone poza szerokość przejazdu nie mniej niż 300 mm i odgięte na tej długości pod kątem 30° do osi toru. Stosowanie na przejeździe złączy szyn lub odbojnic jest zabronione.

§ 34.

1. Na dojazdach do przejazdów bez rogatek lub półrogatek należy ustawiać na odcinku drogi o długości 15-20 m, licząc od skrajnych szyn, pachołki w odstępach co 3 m po obu stronach drogi. Pachołki ustawione najbliżej toru powinny znajdować się w odległości 3 m od osi skrajnego toru kolei normalnotorowej, a 2,5 m od osi skrajnego toru kolei wąskotorowej.
 2. Jeżeli przejazdy są wyposażone w rogatki lub półrogatki, pachołki, o których mowa w ust. 1, należy ustawiać na zewnątrz tych rogatek lub półrogatek. Odcinki pomiędzy torem a rogatkami należy, jeśli usytuowanie rogatek na to pozwala, odgradzać poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek. Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru powinny być usytuowane w odległości 3 m od osi skrajnego toru kolei normalnotorowej, a 2,5 m od osi skrajnego toru kolei wąskotorowej.
- § 35. Wymagania szczegółowe, jakim powinno odpowiadać wykonywanie przejść, rurociągów i kabli pod torami kolejowymi, określają Polskie Normy oraz odrębne przepisy.

§ 36.

1. Jezdnia i podtorze powinny być w obrębie przejazdu odwodnione. Pobocza powinny mieć spadek określony w przepisach technicznych projektowania dróg i ulic i nie powinny tamować swobodnego odpływu wód opadowych.
 2. W razie ujawnienia w obrębie przejazdu źródeł wody, która mogłaby spowodować osuwanie się podtorza lub dojazdów, należy zastosować, odpowiednio do ilości wody, wzmocnienie bądź zabezpieczenie podtorza i dojazdów, w celu niedopuszczenia do ich zalania.
 3. Na stromych spadkach dno i skarpy rowów powinny być wzmocnione odpowiednio do ilości przepływającej wody i rodzaju gruntów.
 4. W razie konieczności przeprowadzenia ścieku wodnego o stałym przepływie wzdłuż toru kolejowego lub drogi, należy zabezpieczyć nasyp kolejowy lub drogowy przed nawilgoceniem i przed naruszeniem stateczności skarp.
- § 37. Dopuszcza się pozostawienie profilu podłużnego i poprzecznego dróg w obrębie przejazdu w istniejącym stanie przy zachowaniu warunków określonych w przepisach technicznych projektowania drogi danej klasy technicznej.

Rozdział 4

Warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie projektowania i budowy skrzyżowań dwupoziomowych

§ 38.

1. Wiadukty drogowe i skrzyżowania w różnych poziomach przeznaczone dla pieszych powinny być projektowane jako konstrukcje stałe. Na drogach: krajowych ogólnodostępnych oznaczonych numerem trzycyfrowym, wojewódzkich, gminnych lub lokalnych miejskich albo zakładowych mogą być projektowane, za zgodą zarządu kolei i zarządu drogi, wiadukty tymczasowe.
2. Dopuszcza się projektowanie wiaduktów tymczasowych z konstrukcją pomostów z drewna, pod warunkiem okresowego zabezpieczenia ich elementów powłokami i preparatami zmniejszającymi palność.

§ 39.

1. Skrajnia drogowa pod wiaduktem kolejowym powinna odpowiadać wymiarom określonym w przepisach technicznych projektowania dróg i ulic.
2. Jeżeli po drodze krzyżującej się z linią kolejową przebiega inna linia kolejowa lub linia tramwajowa, należy przy ustaleniu skrajni otworów wiaduktów kolejowych uwzględniać przepisy obowiązujące dla linii kolejowych i linii tramwajowych. Szerokość pasa przeznaczonego na torowisko tramwajowe powinna być zgodna z przepisami o budowie linii tramwajowych, a torowisko powinno być oddzielone od ruchu pojazdów samochodowych.

§ 40. Jeżeli oświetlenie drogi pod wiaduktem kolejowym światłem dziennym jest niedostateczne, należy ją oświetlić światłem sztucznym.

§ 41. Jeżeli przy zagłębieniu drogi pod wiaduktem kolejowym nie jest możliwe naturalne jej odwodnienie, należy przewidzieć odprowadzenie wody za pomocą odpowiednich urządzeń.

§ 42.

1. Konstrukcja wiaduktów kolejowych nad drogami powinna zabezpieczać użytkowników dróg przed zanieczyszczeniem smarami, żużlem i innymi odpadami z przejeżdżających pojazdów szynowych oraz wodą ściekającą z wiaduktu.

2. Zakazuje się umieszczania na wiaduktach kolejowych w obrębie pasa drogowego reklam, plakatów, a także tablic informacyjnych i innych przedmiotów nie związanych z ruchem drogowym.

§ 43.

1. Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe oznaczone numerem jedno- lub dwucyfrowym, krzyżujące się z liniami kolejowymi w różnych poziomach za pomocą wiaduktów drogowych, powinny mieć połączenie w postaci stałych objazdów awaryjnych w poziomie szyn, wykonanych w następujący sposób:

1) odległość objazdu awaryjnego od wiaduktu powinna być ustalona odpowiednio do warunków miejscowych i nie może być mniejsza niż 50 m; objazdu awaryjnego nie należy budować, jeżeli w odległości do 1000 m od wiaduktu znajduje się dogodny przejazd połączony drogą o twardej nawierzchni,

2) objazdy awaryjne powinny odpowiadać parametrom technicznym IV klasy technicznej dróg określonych w przepisach dotyczących projektowania dróg i ulic,

3) na objazdach awaryjnych należy stosować nawierzchnię twardą,

4) objazdy budowane jako awaryjne powinny być w czasie funkcjonowania wiaduktów zamknięte dla ruchu drogowego oraz odpowiednio zabezpieczone i oznakowane znakami zakazu wjazdu, a elementy nawierzchni drogi do zabudowy w torach kolejowych zdeponowane obok przejazdu.

2. Jeżeli inna droga publiczna znajduje się w odległości nie większej niż 3 km od skrzyżowania autostrady z linią kolejową, można odstąpić od budowy objazdu awaryjnego.

Rozdział 5

Warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie budowy rogatek (zapór)

§ 44.

1. Rogatki zamykające przejazd na okres przejeżdżania pojazdu szynowego mogą być obsługiwane na miejscu lub z odległości.

2. Jeżeli miejsce obsługi rogatek jest umieszczone w odległości mniejszej lub równej 60 m od osi przejazdu, przejazd uważa się za obsługiwany na miejscu, a przy odległości większej - za obsługiwany z odległości. Odległość tę mierzy się w rzucie poziomym po osi toru.

§ 45. Posterunek dróżnika obsługującego przejazd powinien być wyposażony w aparat telefoniczny z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnału dzwonkowego telefonicznego, zainstalowanym na zewnątrz strażnicy przejazdowej.

§ 46. Strażnice przejazdowe powinny być tak usytuowane, aby w jak najmniejszym stopniu ograniczały widoczność pojazdu szynowego i przejazdu z drogi publicznej.

§ 47. Rogatki powinny być zamknięte na 2 minuty przed nadejściem pojazdu szynowego do przejazdu i pozostawać w tym stanie przez cały czas przejeżdżania pojazdu szynowego. Zarząd kolei może dla poszczególnych przejazdów skrócić czas zamknięcia rogatek przed nadejściem pojazdu szynowego, jeżeli:

1) posterunek obsługi przejazdu jest wyposażony w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pojazdu szynowego,

2) jest to uzasadnione warunkami miejscowymi.

§ 48. Stałe zamknięcie rogatek, o których mowa w § 10 ust. 6, może być stosowane na przejazdach, przy których znajduje się strażnica przejazdowa lub mieszkanie dróżnika przejazdowego; roгатki te powinny być wyposażone w dzwonki do dróżnika przejazdowego i zabezpieczone przed otwieraniem przez osoby nie uprawnione. Przejazdy te powinny być oświetlone w porze nocnej. Na drogach tych rogatek powinny być zawieszane tablice informujące o tym, że roгатki są otwierane na żądanie użytkownika drogi, oraz wskazujące, w jaki sposób użytkownik drogi może spowodować otwarcie rogatki.

§ 49.

1. Rogatki obsługiwane z odległości powinny być wyposażone w urządzenia dające sygnały dźwiękowe, ostrzegające użytkowników drogi o mającym nastąpić zamknięciu rogatki. Sygnały te powinny być uruchamiane co najmniej na 8 sekund

przed rozpoczęciem opuszczania drągów rogatki i działać do ich całkowitego opadnięcia. Urządzenia dzwonkowe powinny być słyszalne z odległości co najmniej 30 m, licząc od rogatki wzdłuż osi drogi.

2. W szczególnych warunkach uciążliwości dla otoczenia sygnałów dźwiękowych, zarząd kolei w porozumieniu z zarządem drogi, komendantem wojewódzkim Policji, organem administracji państwowej zarządzającym ruchem na drogach publicznych, a w odniesieniu do przejazdów na liniach użytku niepublicznego - z właściwą dyrekcją okręgową kolei państwowych, może odstąpić od stosowania tych sygnałów pod warunkiem zainstalowania pól samoczynnej sygnalizacji świetlnej z sygnalizatorami, uruchamianej co najmniej na 8 sekund przed rozpoczęciem opuszczania drągów rogatki.

§ 50. Rogatki obsługiwane z odległości powinny być widoczne z posterunku obsługującego i umożliwiać na miejscu podniesienie opuszczonych drągów rogatkowych. Odległość rogatki od posterunku obsługującego nie powinna być większa niż 1000 m; przy zastosowaniu urządzeń telewizji przemysłowej odległość ta może być zwiększona; z jednego posterunku mogą być obsługiwane rogatki kilku przejazdów.

§ 51. Drągi rogatkowe powinny zamykać całą szerokość drogi i być pomalowane na przemian w pasy czerwone i białe prostopadłe do osi podłużnej drąga, o długości po 50 cm każdy; pierwszy pas, począwszy od cieńszego końca drąga, powinien być koloru czerwonego. W zależności od warunków ruchu drągi mogą być wyposażone w siatkę wiszącą. Siatki nie stosuje się przy drągach rogatkowych drewnianych.

§ 52. Urządzenie dzwonkowe należy stosować przy rogatkach zabezpieczających ruch na przejazdach i przejściach o przewadze ruchu pieszego i pojazdów zaprzęgowych. Jeżeli droga przecina jeden lub dwa tory kolejowe, należy stosować jedno urządzenie dzwonkowe, a gdy przecina więcej torów - dwa urządzenia dzwonkowe, po jednym z każdej strony przejazdu lub przejścia.

§ 53. Wiatrę mechaniczną należy sytuować w ten sposób, aby była zachowana skrajnia budowli oraz aby dróznik przejazdowy podczas jej obsługi miał dobrą widoczność przejazdu.

§ 54. Winda do obsługi rogatki z odległości powinny posiadać urządzenie sygnalizujące ich położenie.

§ 55. W celu polepszenia widoczności drągów rogatkowych oraz warunków bezpieczeństwa ruchu stosuje się następujące dodatkowe urządzenia:

- 1) materiały odblaskowe (światła odblaskowe, folię odblaskową),
- 2) światła czerwone na drągach rogatkowych,
- 3) światła czerwone na drągach rogatkowych i sygnalizatory wyświetlające sygnał świetlny.

§ 56. Jeżeli drągi rogatki nie są wyposażone w folie odblaskowe koloru czerwonego i białego lub w urządzenia wymienione w § 55 pkt 2 i 3, na drągu rogatki powinny być umieszczone co najmniej trzy światła odblaskowe koloru czerwonego.

§ 57.

1. Obowiązek dodatkowego wyposażenia rogatki ustala się w przypadkach, o których mowa w § 10 ust. 5.

2. Częstotliwość przerw światła czerwonego na drągach rogatkowych po włączeniu powinna mieścić się w granicach 50-70 razy na minutę.

3. Włączenie światła czerwonego na drągach rogatkowych powinno nastąpić z chwilą rozpoczęcia zamykania rogatki i trwać przez cały czas, zarówno podczas opuszczania drągów, jak i pozostawiania ich w położeniu poziomym, a wyłączenie światła czerwonego powinno nastąpić dopiero po otwarciu przejazdu.

4. Światła czerwone na drągach rogatkowych powinny być widoczne z drogi w porze nocnej z odległości 300 m w zwykłych warunkach atmosferycznych.

5. Na wypadek przerwy w zasilaniu z sieci energetycznej powinno być zapewnione inne zasilanie światła czerwonego na drągach rogatkowych co najmniej w ciągu 8 godzin. Światła te powinny być widoczne w porze nocnej w zwykłych warunkach atmosferycznych z odległości 150 m.

§ 58.

1. Do sygnalizatorów stanowiących element pól samoczynnej sygnalizacji świetlnej stosuje się odpowiednio przepisy § 57 ust. 2-5. Ponadto należy przestrzegać następujących warunków:

- 1) sygnały wyświetlane przez sygnalizatory powinny być widoczne z drogi co najmniej z odległości 100 m przy słonecznej pogodzie, a niewidoczne od strony toru kolejowego,
- 2) na przejeździe z rogatkami należy ustawić co najmniej 2 sygnalizatory wyświetlające sygnał czerwony, z obu stron skrzyżowania po prawej stronie drogi bezpośrednio przed rogatką; w zależności od warunków miejscowych sygnalizatory ustawia się zarówno z prawej, jak i z lewej strony drogi,

- 3) na skrzyżowaniach, przed którymi zbiegają się dwie lub więcej dróg, należy ustawiać taką ilość sygnalizatorów, aby była zapewniona ich widoczność z każdej drogi.
2. Sygnalizatory umieszczone przed przejazdami powinny odpowiadać wymaganiom w zakresie budowy, utrzymania i kontroli rogatek oraz urządzeń dodatkowych na przejazdach i przejściach w poziomie szyn.

§ 59.

1. Na przejazdach o szczególnie trudnych warunkach eksploatacyjnych, obsługiwanych na miejscu, stosuje się wyposażenie strażnic przejazdowych w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pojazdu szynowego.
2. Punkty oddziaływania pojazdu szynowego na urządzenia sygnalizujące jego zbliżanie się do przejazdu powinny być umieszczone w torze kolejowym w takiej odległości od przejazdu, aby samoczynna informacja następowała przed ukazaniem się na przejeździe czoła najszybszego pojazdu szynowego na danej linii kolejowej, co najmniej w czasie:
- 1) 35 s - przy długości przejazdu do 15 m.
 - 2) 37 s - przy długości przejazdu do 20 m.
 - 3) 39 s - przy długości przejazdu do 25 m.
 - 4) 42 s - przy długości przejazdu do 30 m.
 - 5) 44 s - przy długości przejazdu do 35 m.
 - 6) 47 s - przy długości przejazdu do 40 m.
 - 7) 49 s - przy długości przejazdu do 45 m.
 - 8) 52 s - przy długości przejazdu do 50 m.
3. Długość przejazdu mierzy się pomiędzy rogatekami ustawionymi po obu stronach przejazdu.
4. Samoczynne włączanie przez pojazd szynowy urządzeń sygnalizujących jego zbliżanie się do przejazdu powinno być niezależne od położenia dróg rogowych.
5. Wyłączenie z działania urządzeń sygnalizacji, o których mowa w ust. 4, powinno następować za pomocą odpowiedniego przycisku (przerywacza) lub w wyniku oddziaływania pojazdu szynowego.
6. Urządzenie sygnalizujące zbliżanie się pojazdu szynowego, zainstalowane w pomieszczeniu dróżnika przejazdowego, powinno składać się z części optycznej i akustycznej, przy czym część akustyczna powinna być zainstalowana również na zewnątrz strażnicy przejazdowej.

Rozdział 6

Warunki techniczne oraz inne wymagania w zakresie budowy sygnalizacji świetlnej na przejazdach

§ 60.

1. Sygnalizowanie zbliżania się pojazdów szynowych na przejazdach kategorii B i C powinno odbywać się za pomocą sygnałów świetlnych, wyświetlanych przez sygnalizatory składające się z jednego światła czerwonego migającego lub dwóch światel czerwonych, umieszczonych obok siebie w linii poziomej, na przemian migających, uruchamianych samoczynnie przez pojazd szynowy zbliżający się do przejazdu.
2. Zarząd kolei w porozumieniu z właściwym zarządem drogi oraz za zgodą organu administracji państwowej właściwego do zarządzania ruchem na drogach publicznych może zastosować dodatkowo na przejazdach określonych w ust. 1 sygnały dźwiękowe.

§ 61.

1. Włączanie samoczynnej sygnalizacji świetlnej powinno być dokonywane przez każdy pojazd szynowy, jadący po torze kolejowym w kierunku przejazdu.
2. Samoczynna sygnalizacja świetlna powinna być tak wykonana, aby po przejechaniu pojazdu szynowego przez przejazd następowało wygaśnięcie sygnałów, z tym że w razie najechania innego pojazdu szynowego na miejsce włączenia sygnalizacji, sygnalizacja ta nie może być przerwana.

§ 62.

1. Przy ustalaniu miejsca włączania samoczynnej sygnalizacji świetlnej dla określenia czasu, który upływa od chwili włączenia przez pojazd szynowy czerwonego światła migającego do chwili dojścia czoła pojazdu szynowego do przejazdu, należy uwzględnić długość strefy niebezpiecznej i prędkość tego pojazdu.
2. Długość strefy niebezpiecznej stanowi sumę następujących długości:
- 1) drogi hamowania pojazdu drogowego wynoszącej 3 m, przyjętej dla tego celu jako wielkość stała,
 - 2) przejazdu mierzonego w metrach, licząc od miejsca ustawienia sygnału świetlnego do skrajni budowli po przeciwnej stronie przejazdu, z uwzględnieniem kąta skrzyżowania,
 - 3) zespołu złączonych ze sobą pojazdów drogowych, wynoszącej 22 m.
3. Czas ostrzegania powinien być dłuższy co najmniej o 8 sekund od czasu potrzebnego do przejechania strefy niebezpiecznej przez pojazd drogowy jadący z prędkością 2 m/s.

4. Minimalny czas ostrzegania przed pojazdami szynowymi, jadącymi z największą prędkością, przy zbliżeniu się do przejazdu powinien wynosić 30 sekund.

5. Na przejazdach kategorii B czas ostrzegania powinien obejmować:

- 1) czas wstępnego ostrzegania o zamykaniu półrogatek (czas wstępnego działania sygnału świetlnego do chwili rozpoczęcia opadania drągów) - 8 sekund,
- 2) czas zamykania półrogatek - 16 sekund,
- 3) pozostały czas po zamknięciu półrogatek, aż do przybycia pojazdu szynowego do przejazdu - co najmniej 6 sekund.

§ 63. Częstotliwość przerw światła czerwonego powinna mieścić się w granicach 50-70 razy na minutę.

§ 64. Samoczynna sygnalizacja świetlna powinna być dwukierunkowa i działać podczas zbliżania się pojazdów szynowych z każdego kierunku.

§ 65. Na liniach dwutorowych i na łącznicach jednotorowych o jednokierunkowym ruchu mogą być stosowane urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej dla jazdy jednokierunkowej po każdym torze. W razie wprowadzenia jazdy jednotorowej po dwutorowej linii lub zmiany kierunku jazdy na łącznicy, należy każdorazowo zapewnić strzeżenie przejazdów przez dróżników. Jeżeli nie jest to możliwe, zarząd kolei wprowadza odpowiednie ograniczenie prędkości pojazdów szynowych na przejazdach i poleca stosowanie przed przejazdami sygnału dźwiękowego z pojazdu szynowego.

§ 66. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na zastosowanie na przejeździe samoczynnej sygnalizacji świetlnej, dopuszcza się stosowanie sygnalizacji świetlnej uruchamianej na miejscu lub z odległości.

§ 67.

1. Urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej powinny spełniać warunki bezpieczeństwa stawiane dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

2. Urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej powinny działać przy prędkości pojazdu szynowego wynoszącej do 160 km/h.

§ 68. Na przejazdach kategorii C sygnalizatory powinny być umieszczone na prawym poboczu drogi, na tym samym słupie, na którym jest umieszczony znak określony w § 77 ust. 1. W zależności od warunków miejscowych sygnalizatory ustawia się zarówno z prawej, jak i z lewej strony drogi.

§ 69. Samoczynna sygnalizacja świetlna na przejazdach z półrogatek i bez półrogatek powinna mieć urządzenia umożliwiające zdalną kontrolę prawidłowości jej działania przez: urządzenia zdalnej kontroli lub tarczę ostrzegawczą informującą maszynistę o stanie urządzeń przejazdowych albo samoczynne włączanie hamulców pociągowych przy niesprawnie działających urządzeniach sygnalizacji przejazdowej.

§ 70. Urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej na przejazdach powinny być wykonane zgodnie z rozwiązaniami technicznymi dopuszczonymi do stosowania przez właściwy organ.

§ 71. Półrodatki z samoczynną sygnalizacją świetlną powinny zamykać prawą połowę jezdni z każdej strony przejazdu przy jezdniach dwu- i jednokierunkowych. Jeżeli zastosowano półrodatki zamykające całą szerokość jezdni, najpierw powinny zamykać się półrodatki wjazdowe zamykające prawą połowę jezdni, a następnie półrodatki wyjazdowe zamykające lewą połowę jezdni.

§ 72.

1. Rozpoczęcie otwierania półrogatek powinno nastąpić po upływie nie więcej niż 6 sekund po zjechaniu pojazdu szynowego z czujnika wyłączającego.

2. Czas otwierania półrogatek powinien wynosić nie więcej niż 16 sekund.

§ 73.

1. Półrodatka powinna być wyposażona co najmniej w trzy światła czerwone, z tym że dwa światła znajdujące się najbliżej napędu elektrycznego powinny migać z częstotliwością światła czerwonego umieszczonego na sygnalizatorze, a światło trzecie, umieszczone na końcu drąga, powinno świecić czerwonym światłem ciągłym.

2. Światła czerwone na półrodatce powinny zapalać się z chwilą rozpoczęcia zamykania półrodatki, czyli po odchyleniu półrodatki od pozycji pionowej o 15°.

3. Światła czerwone na półrodatce powinny wygasać podczas otwierania półrogatek, czyli przy kącie 75° od pozycji poziomej.

§ 74. Na wypadek uszkodzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej z półrogatek jej konstrukcja powinna zapewniać opadanie drągów do pozycji poziomej albo działanie czerwonych świateł.

§ 75. Sygnalizatory na przejeździe z półrogatkami należy ustawiać z obu stron skrzyżowania, od strony drogi. Sygnalizatory powinny być ustawione, patrząc od strony drogi, bezpośrednio przed półrogatką. Półrogatkę należy ustawić prostopadle do osi drogi, tak aby odległość drąga półrogatki, mierzona w punkcie najbliższym od skrajnej szyny toru kolejowego, wynosiła nie mniej niż 5 m dla rogatek nowo budowanych i od 3-5 m dla półrogatek istniejących.

§ 76. Zasady ustalania odległości punktów włączania urządzeń samoczynnej sygnalizacji świetlnej muszą uwzględniać wymagane minimalne czasy ostrzegania określone w § 62 ust. 4.

Rozdział 7

Znaki, wskaźniki i tablice ostrzegawcze

§ 77.

1. Znak "krzyż św. Andrzeja", określony w przepisach w sprawie znaków i sygnałów drogowych, powinien być ustawiony przed przejazdami kategorii C i D oraz przejściami użytku publicznego kategorii E bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego.

2. Przed przejazdami kategorii C i D znak "krzyż św. Andrzeja" powinien być ustawiony na prawym poboczu drogi w odległości 5 m od skrajnej szyny toru, a przed przejściem kategorii E - w odległości 3 m. Odległości te mogą być zwiększone, jeżeli okaże się to niezbędne do:

- 1) osiągnięcia lepszej widoczności znaku "krzyż św. Andrzeja",
- 2) zapewnienia co najmniej 3 m odległości pojazdu drogowego od skrajnej szyny toru, mierząc prostopadle do osi toru,
- 3) uniknięcia kolizji z urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi przy posadowieniu słupa znaku.

3. Ustawienie znaku "krzyż św. Andrzeja" w odległości mniejszej niż 5 m od skrajnej szyny toru ze względu na warunki miejscowe może nastąpić na wniosek zarządu kolei, za zgodą organu administracji państwowej właściwego do zarządzania ruchem na drogach publicznych.

§ 78. Przy przejściach kategorii E bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego powinny być ustawione po obu stronach przejścia na prawym poboczu drogi, oprócz znaku "krzyż św. Andrzeja", tablice ostrzegawcze z napisem "Przejście przez tor. Strzeż się pociągu". Tablice te powinny być widoczne w dzień i w nocy.

§ 79. Przed przejazdami na linii zelektryfikowanej siecią górną znak "Sieć pod napięciem" powinien być umieszczony:

- 1) na przejazdach kategorii C i D - po obu stronach przejazdu na słupie, na którym znajduje się znak "krzyż św. Andrzeja", poniżej tego znaku,
- 2) na przejazdach kategorii A i B - po obu stronach przejazdu, na prawym poboczu drogi, na osobnym słupie o wysokości 2.5 m w odległości 5 m od skrajnej szyny toru; przepis § 77 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

§ 80.

1. Przed przejazdami i przejściami wszystkich kategorii należy ustawić przy torze kolejowym wskaźnik "W6a" określony w przepisach sygnalizacji na PKP, nakazujący danie sygnału "baczność", gdy ze względu na warunki miejscowe konieczne jest dodatkowe ostrzeżenie o zbliżaniu się pojazdu szynowego.

2. Wskaźnik "W6a" powinien być ustawiony przed przejazdem lub przejściem w odległości wyrażonej w metrach, równej iloczynowi liczby określającej największą dozwoloną prędkość pojazdów szynowych na danej linii kolejowej wyrażoną w km/h i pomnożonej, w zależności od warunków miejscowych, przez współczynnik o wielkości od 6 do 8.

Rozdział 8

Warunki techniczne oświetlenia przejazdów i przejść

§ 81. Przejazdy kategorii A i B oraz przejścia kategorii E z obsługiwanym urządzeniem zabezpieczającym powinny być oświetlone w porze nocnej oraz w dzień podczas mgły, zamieci śnieżnej i w innych warunkach ograniczonej widoczności. Oświetlenie przejazdów i przejść zaliczonych do pozostałych kategorii następuje stosownie do ustaleń właściwych organów określonych w § 22 ust. 1.

§ 82. Oświetlenie przejazdu i przejścia powinno być tak urządzone, aby źródła światła nie powodowały oślepienia kierujących pojazdami szynowymi i uczestników ruchu drogowego oraz nie wprowadzały ich w błąd.

§ 83. Rogatki nie wyposażone w światła czerwone należy oświetlić w sposób zapewniający dobrą ich widoczność w położeniu zamkniętym.

§ 84.

1. Przejazdy i przejścia powinny być wyposażone w oświetlenie elektryczne. W razie jego uszkodzenia, należy stosować oświetlenie zastępcze gazowe lub naftowe.

2. Do czasu wyposażenia istniejących przejazdów i przejść w oświetlenie elektryczne dopuszcza się stosowanie oświetlenia gazowego lub naftowego.

§ 85. Na przejazdach kategorii A obsługiwanych z odległości powyżej 200 m, przez które przejeżdżają pojazdy szynowe z prędkością powyżej 100 km/h, należy stosować wzmocnione oświetlenie przejazdu i dróg dojazdowych określone w ust. 2 pkt 1 lit. d) załącznika nr 3 do rozporządzenia.

§ 86. Przy projektowaniu oświetlenia przejazdów i przejść należy przestrzegać następujących warunków:

1) w zakresie oświetlenia urządzeń przejazdowych, jezdni, chodników i innych elementów przejazdu:

a) oświetlony powinien być cały przejazd, wraz ze znajdującymi się na nim lub w jego pobliżu urządzeniami zabezpieczającymi.

b) jeżeli przy niekorzystnych warunkach terenowych nie można za pomocą oświetlenia całego przejazdu osiągnąć w dostateczny sposób widoczności drągów rogatkowych z drogi, należy zastosować dodatkowe ich oświetlenie.

c) sposób oświetlenia nie powinien negatywnie wpływać na widoczność sygnałów i znaków kolejowych.

2) w zakresie instalacji oświetleniowych:

a) oprawy oświetleniowe powinny być dostosowane do warunków usytuowania przejazdu i przejścia, ich szerokości oraz kierunku i rodzaju oświetlenia.

b) do oświetlenia przejazdów i przejść oraz rogatki należy stosować oprawy oświetleniowe o ograniczonym strumieniu świetlnym w zakresie kąta 65° - 90° , nachylone do płaszczyzny oświetlenia terenu pod kątem 0° - 5° ,

c) oprawy dodatkowego oświetlenia powinny przede wszystkim zapewniać oświetlenie drąga rogatki.

d) do oświetlenia przejazdów i przejść położonych na luku poziomym, na pochyleniach oraz przy iloczynie ruchu powyżej 120.000, dopuszcza się stosowanie reflektorów, które powinny posiadać odpowiednią osłonę zabezpieczającą kierujących pojazdami szynowymi i uczestników ruchu drogowego przed oślepieniem.

e) instalacje oświetleniowe powinny stanowić wydzielone obwody elektryczne.

f) wyłączniki oświetlenia na przejeździe powinny znajdować się w miejscu obsługi rogatki, a na przejazdach kategorii B, C i D oraz przejściach kategorii E można stosować urządzenia do samoczynnego sterowania oświetleniem.

g) słupy, na których są umieszczone punkty świetlne, nie mogą ograniczać widoczności drąga rogatki lub świateł samoczynnej albo półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej oraz znaku "krzyż św. Andrzeja" i nie mogą powodować zagrożenia ruchu drogowego.

h) oprawa oświetleniowa powinna być umieszczona w odległości 2-4 m od osi drąga przed rogatką, na wysokości umożliwiającej zapewnienie wymaganych parametrów oświetlenia w zależności od szerokości drogi, długości przejazdu oraz kąta skrzyżowania drogi z przejazdem.

§ 87. Sposób ustalenia warunków oświetlenia przejazdów i przejść określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

Rozdział 9

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 88.

1. Do czasu wykonania prac związanych z dostosowaniem istniejących skrzyżowań do wymagań ustalonych w rozporządzeniu, które zgodnie z § 4 ust. 2 pkt 1 powinny być przebudowane na skrzyżowania dwupoziomowe, należy stosować dodatkowo:

1) na przejazdach kategorii A, w zależności od lokalizacji przejazdu - samoczynną sygnalizację świetlną typu szlakowego lub stacyjnego albo urządzenia uzależniające wskazania semaforów od położenia rogatki, w razie gdy przejazd jest obsługiwany z posterunku ruchu wyposażonego w urządzenia sterowania ruchem, usytuowanego w odległości od przejazdu nie przekraczającej 60 m,

2) na przejazdach kategorii B, C i D - samoczynną sygnalizację świetlną z półrogatkami zamykającymi całą szerokość jezdni.

2. Jeżeli na przejazdach kategorii A nie można zastosować urządzeń wymienionych w ust. 1 pkt 1, na rogatkach należy zastosować półsamoczynną sygnalizację świetlną, a na przejazdach położonych na szlakach linii kolejowych - ponadto urządzenia sygnalizacyjne, o których mowa w § 59 ust. 1.

§ 89. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 stycznia 1991 r. w sprawie skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi (Dz. U. Nr 13, poz. 57).

§ 90. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WARUNKI WIDOCZNOŚCI PRZEJAZDÓW I PRZEJŚĆ

A.1. Minimalne odległości w metrach punktu obserwacyjnego na drodze od przejazdu lub przejścia określa tabela nr 1.

Tabela nr 1

Projektowana dopuszczalna prędkość ruchu na drodze w km/h	Odległość punktu obserwacyjnego w m
100	140
80	100
70	80
60	60

2. Odległość punktu obserwacyjnego na drodze od przejazdu lub przejścia powinna wynosić minimum 60 m, z tym że dla dróg zakładowych odległość ta może być zmniejszona do 35 m, a przy przejściach - do 5 m.

B.1. Warunki widoczności przejazdu kategorii D przedstawia rys. 1.

Rys. 1

2. W zwykłych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego się pojazdu szynowego, a co najmniej latarnie sygnałowe jego czoła, powinno być widoczne z drogi z odległości 20 m (punkt E), mierzonej od skrajnej szyny po osi jezdni, przez cały czas zbliżania się pojazdu szynowego do przejazdu.

3. Z punktu E czoło pojazdu szynowego powinno być widoczne począwszy od punktu B. W miarę zbliżania się pojazdu drogowego do przejazdu odcinek widoczności pojazdu szynowego powinien się zwiększyć, tak aby z odległości 10 m od skrajnej szyny (punkt C) czoło pojazdu szynowego było widoczne co najmniej od punktu D. Widoczność pojazdu szynowego z drogi ustala się dla obu stron przejazdu, a w razie wprowadzenia na drodze ruchu jednokierunkowego widoczność ustala się od strony, z której nadjeżdżają pojazdy.

4. Widoczność pojazdu szynowego należy sprawdzić w warunkach zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi. Obserwację czoła zbliżającego się pojazdu szynowego przeprowadza się z wysokości 1-1,2 m nad osią pasa ruchu drogi.

5. W przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi, jeżeli przejazd znajdujący się na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogami określonymi w § 13 rozporządzenia nie odpowiada warunkom określonym w ust. 2, czoło pojazdu szynowego powinno być widoczne z drogi co najmniej z odległości 5 m od skrajnej szyny (punkt A) na całym odcinku L, począwszy od punktu D. Przy przejazdach takich należy ustawić z obu stron przejazdu:

1) przy torze kolejowym wskaźnik "W6a",

2) przy drodze znak drogowy "Stop".

Ponadto na drodze o nawierzchni bitumicznej należy namalować poziome linie zatrzymania pojazdu.

6. Długość odcinków widoczności czoła pojazdu szynowego z drogi L oraz L_1 , zgodnie z oznaczeniami podanymi na rysunku 1, określa się według wzorów podanych w tabeli nr 2.

Tabela nr 2

Określenie odcinków w metrach	dla przejazdów przez:	
	jeden tor	dwa tory
L	$L = 5,5 V_{\max}$	$L = (5,5 + 0,25d) V_{\max}$
L_1	$L_1 = 3,6 V_{\max}$	$L_1 = (3,6 + 0,07d) V_{\max}$

gdzie:

V_{\max} - największa dozwolona prędkość pojazdów szynowych na danej linii kolejowej w km/h,

d - odległość między osiami torów w m.

7. Do obliczenia długości L oraz L_1 należy przyjmować jako V_{\max} prędkość nie mniejszą niż 40 km/h na kolejach normalnotorowych i 25 km/h na kolejach wąskotorowych, nawet jeżeli największa dozwolona prędkość na danej linii byłaby mniejsza.

8. Jeżeli przy zbliżaniu się pojazdów szynowych do przejazdu największa dozwolona prędkość nie jest osiągnięta, zarząd kolei określi dla danego przejazdu długości L oraz L_1 odpowiadające rzeczywistej największej prędkości pojazdu szynowego przy zbliżaniu się do przejazdu, z uwzględnieniem ust. 7.

9. Wielkości podane w ust. 1-6 dotyczą przejazdów, których kąt skrzyżowania jest nie mniejszy niż 60° oraz przy których znak "krzyż św. Andrzeja" jest ustawiony w odległości 5 m od skrajnej szyny toru. Jeżeli odległość tego znaku od skrajnej szyny toru jest większa niż 5 m, odległość L należy zwiększyć o $0,25 V_{\max}$, a L_1 o $0,07 V_{\max}$ - na każdy metr zwiększonej

odległości ustawienia znaku. Jeżeli kąt skrzyżowania wynosi mniej niż 60°, na każde 5° poniżej 60° odległość 20 m (odcinek EP), przy ustalaniu L₁ od strony kąta ostrego, należy zwiększyć o 1 m.

C.1. Warunki widoczności przejścia użytku publicznego kategorii E bez urządzenia zabezpieczającego obsługiwane na miejscu przedstawia rys. 2.

Rys. 2

2. W zwykłych warunkach atmosferycznych latarnie sygnałowe czoła zbliżającego się pojazdu szynowego powinny być widoczne z obu stron przejścia, z odległości co najmniej 4 m, mierząc od skrajnych szyn toru, przez cały czas zbliżania się pojazdu szynowego do przejścia, począwszy od punktu E. Długość odcinka widoczności L₂, mierzoną od osi przejazdu, określa się według wzoru:

$$L_2 = 3 V_{\max}$$

gdzie:

V_{max} - największa dozwolona prędkość pojazdów szynowych na danej linii kolejowej w km/h.

Przy wyznaczeniu odległości L₂ stosuje się przepisy ust. 7 i 8 części B.

ZAŁĄCZNIK Nr 2

SPOSÓB OBLICZANIA ILOCZYNU RUCHU NA PRZEJEŹDZIE

1. Iloczyn ruchu na przejeździe jest iloczynem średniodobowego natężenia ruchu drogowego i średniodobowego natężenia ruchu kolejowego. Do obliczania iloczynu ruchu przyjmuje się średnie dobowe wielkości natężenia ruchu drogowego i średnie dobowe natężenie ruchu kolejowego.

2. Wielkości natężenia ruchu drogowego ustala się na przejazdach zlokalizowanych w ciągach:

1) dróg krajowych - na podstawie pomiarów generalnych ruchu przeprowadzanych co 5 lat, a w wyjątkowych przypadkach, gdy punkt pomiarowy jest zlokalizowany w znacznej odległości od przejazdu - na podstawie bezpośrednich pomiarów ruchu drogowego,

2) pozostałych dróg - na podstawie bezpośrednich pomiarów ruchu drogowego na przejeździe.

3. Pomiary należy przeprowadzać w miesiącach: wrzesień lub październik, w ciągu dwóch dni - wtorek i środa, w godzinach od 6⁰⁰ do 18⁰⁰.

4. Przy obliczaniu natężenia ruchu drogowego należy uwzględniać wszystkie pojazdy przekraczające przejazd, łącznie z rowerami i motorowerami. Średnie dobowe natężenie ruchu drogowego oblicza się jako średnią arytmetyczną z pomiarów przeprowadzonych w ciągu dwóch dni, pomnożoną przez współczynnik 1,20 uwzględniający ruch nocny.

5. Pomiary ruchu kolejowego należy przeprowadzać w tych samych dniach, w których przeprowadza się pomiary ruchu drogowego. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego należy uwzględniać wszystkie pojazdy szynowe zwyczajne i nadzwyczajne, które w danym dniu przejechały przez przejazd w godz. od 0⁰⁰ do 24⁰⁰. Średnie dobowe natężenie ruchu kolejowego jest średnią arytmetyczną natężeń ruchu kolejowego w obu dniach.

ZAŁĄCZNIK Nr 3

SPOSÓB USTALANIA WARUNKÓW OŚWIETLENIA PRZEJAZDÓW I PRZEJŚĆ

1. Liczbę punktów świetlnych ustala się w zależności od szerokości i długości drogi na przejeździe lub przejściu, wielkości natężenia ruchu i liczby torów kolejowych, z tym że:

1) na przejazdach i przejściach o szerokości do 8 m i długości do 25 m, o niewielkim natężeniu ruchu i bez oświetlenia dróg dojazdowych, stosuje się jeden punkt świetlny z każdej strony przejazdu lub przejścia, umieszczony z prawej strony drogi,

2) na przejazdach i przejściach o długości ponad 25 m umieszcza się dodatkowe punkty świetlne do oświetlenia torowiska.

2. Wartość natężenia i równomierność oświetlenia przejazdów i przejść ustala się w następujący sposób:

1) wartość natężenia i równomierność oświetlenia przejazdów lub przejść z rogatkami ustala się zgodnie z normami oświetlenia dróg publicznych, z tym że:

a) minimalna wartość natężenia oświetlenia przejazdu lub przejścia nie może być mniejsza od wartości natężenia oświetlenia dróg (ulic),

b) maksymalna wartość natężenia oświetlenia przejazdu lub przejścia może być większa od wartości natężenia oświetlenia dróg (ulic), lecz nie większa niż 50%.

c) minimalna wartość średniego natężenia oświetlenia przejazdu lub przejścia na skrzyżowaniu z drogą (ulicą) nie oświetloną nie może być mniejsza niż 10 lx,

d) na przejeździe lub przejściu, na którym rogatki są obsługiwane z odległości, gdy do obserwacji tego przejazdu (przejścia) z posterunku obsługującego zastosowano telewizję przemysłową, minimalna wartość natężenia oświetlenia powinna wynosić 30 lx,

2) oświetlenie przejazdu lub przejścia powinno zapewniać widoczność drąga rogatki lub półrogatki przy średniej wartości natężenia oświetlenia pionowego co najmniej 10 lx,

3) ustalone wartości natężenia oświetlenia powinny utrzymywać się po częściowym zużyciu źródeł światła i opraw oraz zabrudzeniu ich powierzchni odbijającej, jak również przy dopuszczonych przepisami spadkach napięcia; dla ustalenia wartości początkowej natężenia oświetlenia należy przyjmować wartość wyższą przez wprowadzenie do obliczeń odpowiedniego współczynnika uwzględniającego stopień zanieczyszczenia powietrza i podatność urządzeń na zabrudzenie, w wysokości:

a) 1,8 - przy dużym osadzaniu się brudu,

b) 1,5 - przy średnim osadzaniu się brudu,

c) 1,3 - przy małym osadzaniu się brudu.

4) do oświetlenia przejazdu lub przejścia należy stosować oprawy zapewniające możliwie równomierny rozkład natężeń oświetlenia.

5) równomierność oświetlenia przejazdów lub przejść na skrzyżowaniach oświetlanych dróg (ulic) nie może być mniejsza od równomierności występującej na drodze (ulicy); w przypadku usytuowania przejazdu lub przejścia na nie oświetlonej drodze (ulicy) najmniejsza równomierność oświetlenia przejazdu (przejścia) nie powinna być mniejsza od wartości określonej według wzoru:

$$S_{\min} = E_{\min}/E_{\text{sr}} > 0,25$$

gdzie:

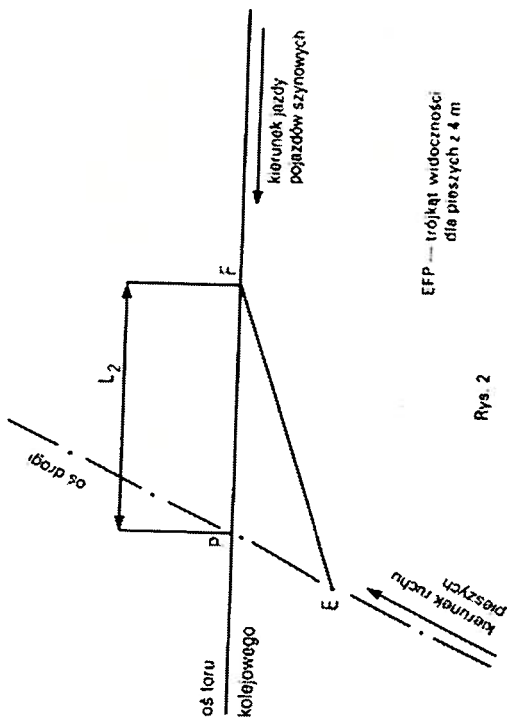
S_{\min} - najmniejsza równomierność oświetlenia,

E_{\min} - najmniejsze natężenie oświetlenia,

E_{sr} - średnie natężenie oświetlenia.

*Rozporządzenie utraciło częściowo podstawę prawną z dniem 14 listopada 1997 r. na skutek uchylenia ustawy z 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz.U.89.52.310) przez art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.97.96.591).

¹ § 22 ust. 5 zmieniony przez § 1 rozporządzenia z dnia 9 listopada 2000 r. (Dz.U.00.100.1082) zmieniającego nin. rozporządzenie z dniem 6 grudnia 2000 r.



EFP — trójkąt widoczności dla pieszych z 4 m

Rys. 2



Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Dz.U.2015.1744 z dnia 2015.10.30

Status: Akt obowiązujący

Wersja od: 30 października 2015 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹**

z dnia 20 października 2015 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie

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 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, a także warunki techniczne użytkowania tych skrzyżowań.

§ 2.

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

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami wewnętrznymi i przejściami służbowymi, służącymi zarządcy infrastruktury kolejowej.

3. Warunki techniczne skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi regulują odrębne przepisy.

§ 3. 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 przejazdu;
- 3) iloczyn ruchu - iloczyn liczby pojazdów drogowych i pociągów przejeżdżających przez przejazd kolejowo-drogowy w ciągu doby;
- 4) metryka - dokumentację techniczno-eksploatacyjną przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
- 5) pociąg - skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze;
- 6) półsamoczynny system przejazdowy - system przejazdowy, w którym urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym są sterowane ręcznie przez pracownika obsługi;
- 7) przejazd kolejowo-drogowy - skrzyżowanie w jednym poziomie, inne niż przejście;
- 8) przejazd kolejowo-drogowy obsługiwany z odległości - przejazd kolejowo-drogowy, w którym miejsce obsługi jest oddalone od osi przejazdu kolejowo-drogowego ponad 60 m, mierząc wzdłuż osi toru, lub nie jest zachowana widoczność z miejsca obsługi;
- 9) przejście - skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego;
- 10) rogatka - zespół urządzeń złożony z napędu rogatkowego i drąga rogatkowego zamykający ruch drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
- 11) samoczynny system przejazdowy - system przejazdowy, w którym urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym są sterowane samoczynnie przez jadący pociąg lub inny system sterowania ruchem kolejowym;
- 12) skrzyżowanie - przecięcie linii kolejowej lub bocznic kolejowej z drogą;
- 13) skrzyżowanie wielopoziomowe - skrzyżowanie, na którym droga przechodzi nad albo pod linią kolejową lub bocznicą kolejową;
- 14) system przejazdowy - system zainstalowany na przejeździe kolejowo-drogowym, zapewniający sterowanie i kontrolę sprawności dla urządzeń zabezpieczenia ruchu wchodzących w jego skład;
- 15) szerokość przejazdu kolejowo-drogowego - szerokość korony drogi na przejeździe kolejowo-drogowym;
- 16) 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 2015 r. poz. 1297);
- 17) zarządca kolei - zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Rozdział 2

Ogólne warunki techniczne dla przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

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

§ 5. 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) przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni;
- 2) kategoria B - przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną 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 przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną;
- 4) kategoria D - przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
- 5) kategoria E - przejścia wyposażone w:
 - a) półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo
 - b) kołowrotki, barierki lub labirynty;
- 6) kategoria F - przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone zgodnie z § 12 ust. 2.

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

§ 7.

1. Do kategorii A zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe, na których:

- 1) droga publiczna na jednym przejeździe kolejowo-drogowym przecina więcej niż trzy tory lub
- 2) droga publiczna przecina tory, 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, lub regulaminem pracy boczniczy kolejowej, przejeżdżają staczane lub odrzucane podczas rozrządu wagony, lub
- 3) nie są spełnione warunki techniczne określone dla kategorii B, C lub D.

2. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A można stosować półsamoczynny system przejazdowy, z możliwością obsługi na miejscu albo z odległości.

3. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi lub warunkami prowadzenia ruchu kolejowego, dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwany na miejscu albo z odległości, może on być doposażony w:

- 1) tarcze ostrzegawcze przejazdowe;
- 2) urządzenia łączności systemu "Radio-STOP".

4. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, zarządca kolei w porozumieniu z zarządcą drogi może, uwzględniając zachowanie bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym, ustalić, aby:

- 1) rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A w porze nocnej albo w ciągu całej doby były zamknięte, a otwierane na żądanie użytkowników drogi;
- 2) przejazd kolejowo-drogowy nie był obsługiwany, a rogatki pozostawały w stanie otwartym podczas ograniczeń w użytkowaniu linii kolejowej lub boczniczy kolejowej trwających powyżej 4 godzin.

§ 8.

1. Do kategorii B zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami publicznymi, na których:

- 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 150 000 lub
- 2) linia kolejowa lub bocznicza kolejowa krzyżuje się z drogą krajową.

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

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

- 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 60 000 i mniejszy od liczby 150 000 lub
- 2) iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 60 000, a widoczność przejazdu kolejowo-drogowego 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 publicznymi, na których:

- 1) iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 60 000, a ruch kolejowy na danym odcinku linii kolejowej lub bocznic 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 pociągu na przejeździe kolejowo-drogowym nie przekracza 20 km/h.

§ 11.

1. Do kategorii E zalicza się przejścia przez tory kolejowe.
2. Jeżeli 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. Zabezpieczenie przejścia kołowrotkami, barierkami lub labiryntami dopuszcza się w przypadku przejścia przez tory, po których wagony podczas rozrządu nie są staczane lub odrzucane:
 - 1) jeżeli przejście odpowiada warunkom widoczności określonym w części C załącznika nr 3 do rozporządzenia albo
 - 2) bez względu na warunki widoczności, jeżeli prędkość pociągu na przejściu nie przekracza 20 km/h.
4. Bariereki zabezpieczające przejście ustawia się w taki sposób, aby pieszy musiał przed przejściem przez tor kolejowy zmienić kierunek ruchu. Na liniach wielotorowych pierwsze wejście pomiędzy barierki powinno zmuszać pieszego do ruchu w kierunku przeciwnym do zasadniczego kierunku ruchu pociągów po najbliższym torze.

§ 12.

1. Do kategorii F zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych.
2. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia kategorii F wyposaża się:
 - 1) w roгатki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub
 - 2) zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B.
3. 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.

1. Zarządca kolei ustala kategorię przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz określa sposób jego zabezpieczenia.
2. W przypadku zmiany kategorii przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, zarządca kolei dokonuje zmiany sposobu jego zabezpieczenia.

§ 14.

1. Iloczyn ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym oblicza się na podstawie pomiarów natężenia ruchu kolejowego i drogowego.
2. Pomiary natężenia ruchu kolejowego i drogowego wykonuje się na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D.
3. Dla celów weryfikacji i zmian kategorii przejazdów kolejowo-drogowych i przejść oraz sposobów ich zabezpieczenia zarządcy kolei i zarządcy dróg przekazują sobie wzajemnie aktualne wyniki pomiarów natężenia ruchu, odpowiednio kolejowego albo drogowego.
4. Warunki i sposób prowadzenia pomiarów natężenia ruchu kolejowego i drogowego oraz obliczania iloczynu ruchu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 15.

1. Zarządca kolei sporządza, prowadzi i przechowuje metrykę.
2. Metrykę należy przechowywać przez cały okres użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.
3. Wzór i zakres metryki określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 16.

1. Na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zapewnia się warunki widoczności określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia, umożliwiające zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.
2. Zarządcy kolei i zarządcy drogi sprawdzają warunki widoczności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść:
 - 1) raz w roku, po okresie wzrostu roślinności, pomiędzy czerwcem a wrześniem;
 - 2) po każdym wypadku.
3. Warunki i sposób sprawdzania widoczności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

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

§ 18.

1. Jeżeli długość odcinka drogi pomiędzy torami kolejowymi, mierzona między wewnętrznymi skrajnymi szynami po osi drogi, wynosi 32 m lub więcej, skrzyżowanie każdego toru lub każdej grupy torów z drogą traktuje się jako odrębny przejazd kolejowo-drogowy.
2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do dróg usytuowanych w obrębie stacji kolejowej umożliwiających dojazd służbom ratowniczym.

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

§ 20. Odcinki pomiędzy torem a rogatkami odgradza się poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala. Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru umieszcza się w odległości 3 m od skrajnej szyny.

§ 21.

1. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi zarządca drogi zabezpiecza dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej rogatki, w szczególności przez zastosowanie pasów separujących lub separatorów.
2. Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać 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.

§ 22. Stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych i przejść sprawdza się raz w roku, a także niezwłocznie po każdym wypadku.

Rozdział 3

Projektowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

§ 23.

1. Przy projektowaniu nowej linii kolejowej lub bocznic 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 bocznic kolejowej z drogą publiczną, 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.

§ 24. Przejazd kolejowo-drogowy i przejście projektuje się w taki sposób, aby drągi rogatkowe, 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 określa tabela nr 1 w części A w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

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

§ 26.

1. Kąt skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej, zwany dalej "kątem skrzyżowania (α)", wynosi 90° .
2. Na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych dopuszcza się zastosowanie kąta skrzyżowania (α) spełniającego warunek: $120^\circ \geq \alpha \geq 60^\circ$.
3. Na liniach kolejowych wąskotorowych dopuszcza się zastosowanie kąta skrzyżowania (α) spełniającego warunek: $135^\circ \geq \alpha \geq 45^\circ$.
4. W przypadku gdy droga publiczna krzyżuje się z bocznicą kolejową, dopuszcza się zastosowanie kąta skrzyżowania (α) nie mniejszego niż 30° i nie większego niż 150° , jeżeli zostanie spełniony jeden z następujących warunków:
 - 1) zachowana jest widoczność pociągu z obu stron drogi publicznej z punktu obserwacyjnego odległego minimum 50 m od skrajnej szyny najbliższego toru na przejeździe kolejowo-drogowym, przy założeniu, że pociąg znajduje się w odległości nie mniejszej niż 150 m od przejazdu kolejowo-drogowego;
 - 2) zostaną zastosowane rogatki obrotowe zamykające tor kolejowy, a drogę publiczną tylko na czas przejeżdżania pociągu;

3) ustawione zostaną rogatki z obsługą na miejscu.

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

§ 27.

1. Kąt skrzyżowania linii kolejowej lub bocznic kolejowej krzyżującej się z drogą publiczną w łuku wyznacza się jako kąt zawarty pomiędzy osią toru linii kolejowej lub bocznicy i styczną do łuku poziomego osi drogi (osi pasa ruchu) w punkcie przecięcia się tych osi.

2. Kąt skrzyżowania drogi publicznej z linią kolejową lub bocznicą kolejową w łuku wyznacza się jako kąt zawarty pomiędzy osią drogi (osią pasa ruchu) i styczną do osi toru kolejowego w punkcie przecięcia się tych osi.

3. Przez kąt skrzyżowania linii kolejowej lub bocznic kolejowej z drogą publiczną, niezależnie od liczby pasów ruchu i liczby torów kolejowych, rozumie się najmniejszy kąt z wyznaczonych, zawarty pomiędzy osią każdego toru kolejowego i osią każdego pasa ruchu drogi.

§ 28.

1. Niweletę drogi w obrębie i na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego projektuje się tak, aby pochylenie podłużne jezdni na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego nie przekraczało 2,5% na długości nie mniejszej niż 20 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 20 m od skrajnej szyny toru kolejowego.

2. Niweletę drogi w obrębie dojścia do przejścia projektuje się tak, aby pochylenie podłużne chodnika, drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów na dojściu lub dojeździe do przejścia nie przekraczało 2,5% 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 pomiędzy skrajnymi szynami przejazdu kolejowo-drogowego. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, za zgodą zarządcy kolei, można zastosować łuk pionowy drogi pomiędzy skrajnymi szynami przejazdu kolejowo-drogowego, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

4. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, dopuszcza się stosowanie profilu podłużnego dróg na dojazdach do przejazdu zgodnie z przepisami § 24 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.).

§ 29.

1. Przejazd kolejowo-drogowy, w którym linia kolejowa lub bocznic kolejowa oraz droga publiczna przebiegają w linii prostej, projektuje się tak, aby początek najbliższej krzywizny poziomej drogi wraz ze wszystkimi jej elementami znajdował się w odległości co najmniej 6 m od skrajnej szyny toru kolejowego.

2. Przejazd kolejowo-drogowy, w którym linia kolejowa lub bocznic kolejowa przebiega w linii prostej, a droga publiczna w łuku poziomym, projektuje się tak, aby spełnić łącznie 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, w którym droga publiczna przebiega w linii prostej, a jednotorowa linia kolejowa lub bocznic kolejowa w łuku poziomym, projektuje się tak, aby spełnić łącznie następujące warunki:

1) promień łuku poziomego toru kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym umożliwia ułożenie w przekroju poprzecznym toru obu toków szyn w poziomie lub pochyleniu poprzecznym, zgodnie z pochyleniem podłużnym drogi w obrębie przejazdu, nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej;

2) przejazd kolejowo-drogowy nie może być usytuowany na odcinku krzywej przejściowej linii kolejowej lub bocznic kolejowej.

4. Przy projektowaniu nowego przejazdu kolejowo-drogowego obejmującego dwa lub więcej torów w łuku poziomym wszystkie główki szyn torów na przejeździe w przekroju poprzecznym linii kolejowej układa się w jednym pochyleniu nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej, stanowiącym przechyłkę torów w łuku.

5. Przy projektowaniu przejazdu kolejowo-drogowego obejmującego drogę krzyżującą się z dwutorową linią kolejową, główki szyn bliższych międzytorza w przekroju poprzecznym mogą być ułożone w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego w jednym poziomie, natomiast główki szyn zewnętrznych w przekroju poprzecznym w pochyleniu stanowiącym przechyłkę torów w łuku nieprzekraczającym:

1) 2,5% - dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej;

2) 2% - dla linii kolejowej wąskotorowej.

6. Przejazd kolejowo-drogowy, w którym droga publiczna oraz linia kolejowa lub bocznic kolejowa znajdują się w łukach poziomych, projektuje się, uwzględniając odpowiednio przepisy ust. 2-4.

7. Przy projektowaniu dojazdu do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego obejmującego skrzyżowanie drogi publicznej z linią kolejową lub bocznicą kolejową przebiegającą w łuku poziomym i krzywych przejściowych dopuszcza się pochylenie podłużne jezdni drogi nie większe od 7,5% i nieprzekraczające pochylen dopuszczalnych dla prędkości, dla której droga została zaprojektowana. Załomy na pochyleniach mogą być takiego samego znaku o różnicy nieprzekraczającej 5%.

§ 30.

1. Szerokość korony drogi publicznej i jej części składowych na przejeździe kolejowo-drogowym i dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego powinna odpowiadać parametrom istniejącej drogi oraz umożliwiać budowę urządzeń zabezpieczenia ruchu.
2. Konstrukcja nawierzchni drogowej na przejeździe kolejowo-drogowym powinna być wykonana przy użyciu tych samych rozwiązań technicznych i materiałowych na całej długości przejazdu kolejowo-drogowego i uwzględniać natężenie ruchu drogowego.
3. W przypadku przebudowy drogi inwestor dostosowuje nawierzchnię drogową na przejeździe kolejowo-drogowym do parametrów technicznych przebudowywanej drogi.

§ 31. Skrzyżowania projektuje się tak, aby wyeliminować szkodliwe oddziaływanie drgań na budynki usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowań oraz drgania i hałas, na który będą narażeni ludzie przebywający w tych budynkach.

§ 32.

1. Do chodników i ścieżek rowerowych na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu stosuje się odpowiednio przepisy § 43 ust. 1-4 i § 44-48 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
 2. W obrębie przejazdu kolejowo-drogowego chodnika oraz ścieżki rowerowej nie wynosi się ponad krawędź jezdni.
 3. Nawierzchnię jezdni, chodnika i ścieżki rowerowej w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego wyróżnia się za pomocą oznakowania poziomego lub stosując kontrastujące ze sobą kolory nawierzchni.
 4. W przypadku wydzielonych chodników oraz ścieżek rowerowych, można dokonać ich zabezpieczenia jak dla przejść kategorii E.
- § 33. Przejścia nie lokalizuje się na odcinkach toru w łuku o promieniu mniejszym niż 350 m.

§ 34. Przejazdu kolejowo-drogowego nie projektuje się w obrębie rozjazdów kolejowych.

§ 35.

1. W przypadku dróg gruntowych na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego stosuje się nawierzchnię gruntową ulepszoną na długości co najmniej 10 m, licząc od skrajnej szyny z każdej strony przejazdu, a gdy są usytuowane na przejazdach obejmujących dwa lub więcej torów - również na międzytorzach. Jeżeli spadek drogi w stronę przejazdu kolejowo-drogowego przekracza 5%, długość tę należy powiększyć o 10 m.
2. Na przejazdach kolejowo-drogowych i dojazdach do przejazdów kolejowo-drogowych o nawierzchni określonej w ust. 1, po których przebiegają trasy wojskowych pojazdów gąsienicowych, na długości 30 m od skrajnych szyn szerokość jezdni o nawierzchni co najmniej ulepszonej powinna wynosić co najmniej 4,5 m, a korony drogi - 7 m.

§ 36.

1. Żłobki na przejazdach kolejowo-drogowych powinny spełniać łącznie następujące warunki:
 - 1) umożliwiać swobodne przejście obrzeży kół pojazdu szynowego pomiędzy nawierzchnią drogową na przejeździe kolejowo-drogowym ułożoną wewnątrz toru a szynami;
 - 2) szerokość mierzona 14 mm poniżej górnej powierzchni główki szyny dla linii kolejowych normalnotorowych i 10 mm dla linii kolejowych wąskotorowych, osiągnięta przez właściwe ułożenie nawierzchni drogowej, powinna wynosić nie mniej niż:
 - a) 60 mm - w torach prostych i na łukach o promieniu 350 m lub większym,
 - b) 70 mm - na łukach o promieniu 250 m do 350 m,
 - c) 80 mm - na łukach o promieniu mniejszym niż 250 m;
 - 3) głębokość żłobka przy największym dopuszczalnym zużyciu szyny, mierzona od powierzchni główki szyny, powinna być nie mniejsza niż 38 mm.
2. Szerokość żłobka określona w ust. 1 pkt 2 może być zwiększona, jeżeli żłobek ma formę rozszerzającą się ku górze.
3. Sumaryczne szerokości żłobków mogą być zwiększone o dopuszczalne tolerancje szerokości toru, jednak nie więcej niż 35 mm.

§ 37.

1. Konstrukcja podtorza w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego:
 - 1) powinna być taka sama jak na odcinkach przyległych i spełniać wszystkie warunki techniczne dla podtorza na szlaku lub równi stacyjnej określone w dziale III rozdziale 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867), z tym że w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi można stosować wzmocnienie podtorza;
 - 2) powinna zapewniać odprowadzenie wód spod nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego i przepływ wód w ciągach odwodnieniowych wzdłuż toru, z tym że konstrukcja odwodnienia przejazdu kolejowo-drogowego może być, po uzgodnieniu z zarządcą drogi, zintegrowana z odwodnieniem drogi.
2. Na drodze w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, w przypadku dużego natężenia ruchu na drodze lub nachylenia jej w kierunku toru, stosuje się zabezpieczenie przed:
 - 1) spływem wody i błota z drogi na przejazd kolejowo-drogowy;
 - 2) przenikaniem błota do podsypki pomiędzy szynami i nawierzchnią na przejeździe kolejowo-drogowym.

§ 38. Projekt budowy lub przebudowy skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi podlega uzgodnieniu z właściwym zarządcą drogi i zarządcą kolei.

Rozdział 4

Ogólne warunki techniczne dla skrzyżowań wielopoziomowych

§ 39.

1. Skrzyżowanie wielopoziomowe stosuje się przy budowie linii kolejowej, bocznic kolejowej lub drogi publicznej, jeżeli:
 - 1) linia kolejowa lub bocznic kolejowa krzyżuje się z autostradą lub drogą ekspresową lub
 - 2) na linii kolejowej krzyżującej się z drogą ruch pociągów jest prowadzony albo planowany z prędkością wyższą niż 160 km/h lub
 - 3) droga przecina tory stacyjne pomiędzy semaforami wjazdowymi, lub
 - 4) linia kolejowa lub bocznic 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 jest równe lub większe niż 10 000 pojazdów na dobę.
2. Skrzyżowanie wielopoziomowe stosuje się przy przebudowie linii kolejowej, bocznic kolejowej lub drogi publicznej, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 oraz pkt 4 lit. a i b.
3. Przepisów ust. 1 pkt 3 i 4 nie stosuje się do skrzyżowań przebudowywanych lub przenoszonych w związku z tymczasową zmianą trasy drogi publicznej lub linii kolejowej.

§ 40.

1. W odległości do 3 km z każdej strony od wybudowanego skrzyżowania wielopoziomowego w obszarze niezabudowanym nie mogą znajdować się przejazdy kolejowo-drogowe.
2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do skrzyżowań wielopoziomowych leżących w ciągu autostrady lub drogi ekspresowej.

§ 41. Dla skrzyżowań wielopoziomowych stosuje się odpowiednio przepisy § 26 ust. 1-3.

§ 42. Skrzyżowania wielopoziomowe projektuje się jako konstrukcje stałe.

§ 43.

1. Skrajnia drogi pod wiaduktem kolejowym powinna odpowiadać wymiarom określonym w przepisach § 54 oraz załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
2. Minimalna wysokość wiaduktu drogowego nad linią kolejową lub bocznicą kolejową, licząc od poziomu główki szyny, nie powinna naruszać skrajni budowli, o której mowa w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

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

§ 45.

1. Konstrukcja wiaduktów kolejowych nad drogami publicznymi powinna zabezpieczać użytkowników dróg przed zanieczyszczeniami z przejeżdżających pociągów oraz wodą ściekającą z wiaduktu.
2. Konstrukcja wiaduktów drogowych nad linią kolejową powinna zabezpieczać infrastrukturę kolejową przed zanieczyszczeniami z przejeżdżających pojazdów drogowych, skutkami odśnieżania oraz wodą ściekającą z wiaduktu.

§ 46.

1. Na wiaduktach kolejowych, w obrębie pasa drogowego, nie umieszcza się reklam w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.), które nie są związane z ruchem drogowym.
2. Na nasypach kolejowych i przyczółkach dopuszcza się usytuowanie reklam, o których mowa w ust. 1, 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 oraz przejściu stosuje się systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu, które spełniają łącznie następujące warunki:

- 1) są dopuszczone do eksploatacji zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720);
- 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. W obrębie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia stosuje się sygnalizatory drogowe, które spełniają warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.), z tym że:

- 1) maszt sygnalizatora drogowego wyposaża się w pasy czerwono-białe o szerokości 300 mm, przy czym pierwszy pas od strony komór świetlnych należy pomalować na czerwono;
- 2) oś pozioma świateł jest usytuowana na wysokości od 2,2 m do 2,7 m od poziomu nawierzchni jezdni;
- 3) odległość pomiędzy osiami pionowymi świateł (rozstaw) powinna wynosić 600 mm;
- 4) sygnalizator drogowy powinien umożliwiać umocowanie nad głowicami świetlnymi znaku drogowego G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym" lub G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym";
- 5) światła czerwone na sygnalizatorach powinny pulsować naprzemiennie z częstotliwością od 50 do 70 razy/min;
- 6) sygnał świetlny sygnalizatora drogowego powinien być widoczny z odległości minimum 100 m przy słonecznej pogodzie i w miarę możliwości niewidoczny dla kierujących pociągami.

2. Sygnalizator drogowy wyposaża się w urządzenie emitujące sygnał dźwiękowy.

3. Sygnalizatory drogowe zarządca kolei umieszcza na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B i C, z wyjątkiem przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, na których ruch drogowy jest kierowany przez pracownika kolejowego przy pomocy sygnałów ręcznych.

4. Sygnalizatory drogowe przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A obsługiwane z odległości wyposaża się w urządzenia dźwiękowe uruchamiane jednocześnie z sygnalizatorami drogowymi, działające do czasu osiągnięcia dolnego krańcowego położenia rogatki.

5. Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A obsługiwanym z miejsca, w zależności od potrzeb, w szczególności natężenia ruchu pieszego, stosuje się urządzenia dźwiękowe przy rogatkach. Liczba i miejsce usytuowania urządzeń dźwiękowych powinny zapewniać słyszalność sygnału dźwiękowego w odległości do 30 m od miejsca zainstalowania urządzenia dźwiękowego, mierzonej wzdłuż osi drogi.

6. Jeżeli sygnał dźwiękowy generowany przez urządzenia dźwiękowe z sygnalizatorami drogowymi jest uciążliwy dla otoczenia, zarządca kolei może podjąć decyzję o niestosowaniu lub zmniejszeniu natężenia dźwięku tego sygnału.

§ 50.

1. Drągi rogatki odpowiadają wymaganiom określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz spełniają następujące warunki:

- 1) na drągach rogatki instaluje się co najmniej 3 światła czerwone migające;
- 2) w przypadku światła czerwonego migającego zainstalowanego na drągach rogatki:
 - 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 powinny świecić światłem czerwonym migającym, z częstotliwością od 50 do 70 razy/min, nie powodując oślnienia,
 - c) na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B pierwsze światło na wolnym końcu drąga rogatki powinno świecić światłem czerwonym ciągłym;
- 3) światła na drągach rogatki:
 - a) są zasilane napięciem bezpiecznym,
 - b) są wykonane w technologii żarowej lub innej niż żarowa pozwalającej na zachowanie wymaganej barwy i widoczności oraz niepowodującej oślnienia,
 - c) w normalnych warunkach widoczności, przy prostej osi drogi na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego, powinny być widoczne:
 - w porze nocnej z odległości 300 m,
 - w porze dziennej z odległości 100 m,
 - d) są wyłączone w krańcowym górnym położeniu drąga rogatki, a ponowne ich włączenie powinno nastąpić równocześnie z rozpoczęciem zamykania drąga rogatki, z tolerancją 1 s, i trwać do czasu ponownego osiągnięcia położenia krańcowego górnego;

4) drąg rogatki jest wyposażony w obwody kontroli ciągłości drąga rogatki, kontrolowane przez system, z wyjątkiem drągów rogatki w półsamoczynnym systemie przejazdowym obsługiwany z miejsca;

5) napęd rogatkowy wyłącza się z dalszej pracy ręcznie albo samoczynnie, w przypadku wykrycia braku ciągłości drąga rogatki;

6) drąg rogatki w samoczynnym systemie przejazdowym oraz w półsamoczynnym systemie przejazdowym sterowanym z odległości 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 rogatki na liniach kolejowych lub bocznicach kolejowych zelektryfikowanych, których długość przekracza 6.5 m, wykonuje się z materiałów nieprzewodzących prądu elektrycznego.

§ 51. Urządzenie generujące sygnał dźwiękowy (urządzenie dźwiękowe) powinno spełniać następujące warunki:

1) jest urządzeniem mechanicznym, elektrycznym lub elektronicznym;

2) generowany sygnał dźwiękowy imituje dźwięk dzwonu;

3) sygnał dźwiękowy jest słyszalny w odległości do 30 m od miejsca zainstalowania urządzenia dźwiękowego, mierzonej wzdłuż osi drogi;

4) częstotliwość generatora dźwięku imitującego dźwięk dzwonu wynosi od 50 do 120 uderzeń na minutę.

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

§ 53.

1. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa wyświetla selektywnie dla toru i kierunku jazdy pociągu sygnały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476).

2. Wskazania tarczy ostrzegawczej przejazdowej uzależnia się w szczególności od następujących stanów systemu:

1) stanu włączenia i sprawności sygnalizatorów drogowych;

2) stanu ciągłości drągów rogatki;

3) stwierdzenia właściwego stanu funkcjonalnego napędów rogatkowych w poprzednim cyklu ostrzegania;

4) stanu włączenia i sprawności urządzeń oddziaływania tor-pojazd;

5) informacji o zagrożeniu pożarem w kontenerze.

§ 54. System urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu wyposaża się w układ zasilania awaryjnego, zapewniający pracę systemu po zaniku napięcia źródła podstawowego w czasie nie krótszym niż 8 godzin dla kategorii A i B oraz 24 godzin dla kategorii C.

§ 55.

1. Rogatki ustawia się prostopadle do osi drogi, w taki sposób, aby odległość mierzona prostopadle do osi toru kolejowego w punkcie drąga rogatki najbliższym do skrajnej szyny toru kolejowego wynosiła nie mniej niż 5 m.

2. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, rogatki można ustawić równolegle do toru kolejowego, z zachowaniem odległości wskazanej w ust. 1.

Rozdział 6

Szczegółowe warunki techniczne dla systemów zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w zakresie półsamoczynnych systemów przejazdowych

§ 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 głośnobrzmiałym 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 pomiędzy dyżurnymi ruchu najbliższych posterunków zapowiadawczych i pracownikiem obsługującym przejazd kolejowo-drogowy lub przejście z głośnobrzmiałym powtarzaczem sygnałów dźwiękowych, zainstalowanym na zewnątrz posterunku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, realizujący następujące funkcje:

a) kontroli zbliżania pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

b) kontroli czujności obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

c) bezpiecznej i szybkiej wymiany informacji i poleceń (telegramów), dotyczących ruchu pociągów 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 terenie stacji lub w jej pobliżu i wyposażonych w system, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, w systemie tym zablokowana jest funkcja kontroli zbliżania od strony stacji.

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

§ 58.

1. Rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu powinny być zamknięte na czas od 120 s przed nadjechaniem czoła pociągu do czasu zjechania pociągu z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

2. Rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu mogą być zamknięte na czas od 60 s przed nadjechaniem czoła pociągu do czasu zjechania pociągu 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 przejechanie pociągu 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 pomiędzy sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi i posterunkiem pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy, lub
- 4) samoczynną sygnalizację świetlną i tarcze ostrzegawcze przejazdowe, jako urządzenia realizujące funkcję ostrzegania maszynisty o stanie urządzeń przejazdowych, niezależnie od położenia drągów rogatki.

3. Systemy wymiany informacji oraz inne urządzenia realizujące funkcje kontroli zbliżania pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia zapewniają pojawienie się samoczynnej informacji o jadącym pociągu w czasie nie krótszym niż określony w § 67 ust. 2.

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

5. Pulpit sterujący dróżnika przejazdowego umożliwia awaryjne załączenie sygnalizatorów drogowych i tarcz ostrzegawczych przejazdowych na sygnał ostrzegający Ospl, niezależnie od położenia drągów rogatki.

6. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa powinna wyświetlić sygnał ostrzegający Ospl, w momencie najechania pociągu na czujniki załączające, w przypadku:

- 1) niezamknięcia rogatki przez pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście;
- 2) braku ciągłości drąga rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu obsługiwanych z odległości.

§ 59.

1. W przypadku zamknięcia rogatki, o którym mowa w § 7 ust. 4 pkt 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii A wyposaża się w:

- 1) nastawnik zabezpieczony przed otwieraniem przez osoby nieuprawnione;
- 2) tablice informujące o otwieraniu na żądanie użytkownika drogi publicznej 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 wyłączenie świateł sygnalizatorów drogowych po całkowitym zamknięciu rogatki. Załączenie obwodu świateł sygnalizatorów drogowych następuje automatycznie przy następnym cyklu zamykania.

§ 60. Przejazd kolejowo-drogowy kategorii A z rogatekami lub przejściami z rogatekami wyposaża się w sygnalizatory drogowe ostrzegające użytkowników drogi o zamykaniu rogatki i pozostawianiu systemu w stanie ostrzegania, uruchamiane z czasem wstępnego ostrzegania nie krótszym niż 13 s przed rozpoczęciem opuszczania drągów rogatki i działające do czasu ich ponownego, całkowitego podniesienia.

§ 61.

1. W przypadku braku widoczności z miejsca obsługi przejazdu kolejowo-drogowego wraz z dojazdami i przejściami, rogateki obsługiwane z odległości wyposaża się w urządzenia systemu telewizji użytkowej z funkcją rejestracji obrazu.

2. W przypadku gdy pracownik obsługujący rogateki nastawiane z odległości ma przydzielone inne czynności związane z ruchem pociągów lub obsługuje więcej niż dwa przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia, urządzenia systemu telewizji użytkowej przeznaczone do kontroli przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposaża się w funkcję rejestracji obrazu.

3. Rogatki z napędem ryglowanym, uniemożliwiającym podniesienie drąga rogatki przez osoby nieuprawnione, stosuje się w systemie przejazdowym uzależnionym lub powiązanych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Uzależnieniu podlegają dolne krańcowe położenia rogatki.

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

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

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

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

8. Ryglowanie i utwierdzenie są wymagane dla dolnych krańcowych położzeń rogatek. Kontrola położenia jest wymagana dla obu położzeń krańcowych: dolnego i górnego.

§ 62. Przejazd kolejowo-drogowy i przejście wyposażone w pólśamoczynne 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 należy rozdzielić 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 i zjazd z przejazdu kolejowo-drogowego.

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

§ 65. Pulpit, o którym mowa w § 64, powinien realizować następujące funkcje:

- 1) generować sygnały zamykania i otwierania rogatek, z tym że w przypadku, o którym mowa w § 63 ust. 2, powinny to być dwa niezależne sygnały dla rogatek zamykających ruch drogowy w kierunku wjazdu i zjazdu z przejazdu kolejowo-drogowego;
- 2) sygnalizować optycznie położenia krańcowe i pośrednie drągów rogatek oraz dźwiękowo uniesienie drąga rogatki nieryglowanej z położenia dolnego krańcowego, z tym że w przypadku, o którym mowa w § 63 ust. 2, powinny to być dwa niezależne sygnały dla rogatek zamykających ruch drogowy w kierunku wjazdu i zjazdu z przejazdu kolejowo-drogowego;
- 3) inicjować sygnał załączenia wstępnego ostrzegania oraz sygnalizować świecenie sygnalizatorów drogowych;
- 4) umożliwiać awaryjne załączenie sygnalizatorów drogowych i tarcz ostrzegawczych przejazdowych, w przypadku awarii napędów rogatkowych;
- 5) umożliwiać kontrolowane, bezwarunkowe wyłączenie świateł sygnalizatorów drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A;
- 6) umożliwiać awaryjne zamykanie przejazdu kolejowo-drogowego bez czasu wstępnego ostrzegania;
- 7) sygnalizować:
 - a) brak napięcia w sieci zasilania podstawowego lub brak ładowania baterii,
 - b) pracę w systemie zasilania awaryjnego,
 - c) stan rozładowania baterii akumulatorów.

§ 66.

1. Sygnalizatory drogowy, napędy rogatkowe, drągi rogatek są elementami systemu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym i muszą odpowiadać wymaganiom określonym we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych dotyczących budowy, utrzymania i kontroli systemów przejazdowych oraz urządzeń dodatkowych na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w poziomie szyn.

2. Sygnalizatory drogowy ustawia się, uwzględniając następujące warunki:

- 1) na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami należy ustawić co najmniej dwa sygnalizatory drogowy wyświetlające sygnał czerwony migający po obu stronach skrzyżowania, przy czym, o ile to możliwe, sygnalizatory powinny być ustawione po prawej stronie drogi publicznej bezpośrednio przed rogatką;
- 2) w zależności od warunków miejscowych sygnalizatory można ustawić zarówno z prawej, jak i z lewej strony drogi publicznej z zachowaniem skrajni taboru i skrajni drogi;
- 3) na skrzyżowaniach, przed którymi zbiegają się dwie lub więcej dróg, liczba sygnalizatorów powinna zapewniać ich widoczność z każdej drogi publicznej.

§ 67.

1. W przypadku uzasadnionym warunkami ruchu, dla zwiększenia bezpieczeństwa przejazdu kolejowo-drogowe kategorii A można doposażyć w systemy i urządzenia wymienione w § 58 ust. 2.

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

- 1) 35 s - przy długości przejazdu do 15 m;
- 2) 37 s - przy długości przejazdu do 20 m;

- 3) 39 s - przy długości przejazdu do 25 m:
 - 4) 42 s - przy długości przejazdu do 30 m:
 - 5) 44 s - przy długości przejazdu do 35 m:
 - 6) 47 s - przy długości przejazdu do 40 m:
 - 7) 49 s - przy długości przejazdu do 45 m:
 - 8) 52 s - przy długości przejazdu do 50 m.
3. Samoczynne włączanie przez pociąg urządzeń sygnalizujących jego zbliżenie do przejazdu kolejowo-drogowego powinno być niezależne od położenia dróg rogatek i od stanów funkcjonalnych pozostałych urządzeń systemu przejazdowego.
4. Urządzenie realizujące kontrolę zbliżania pociągu, zainstalowane w pomieszczeniu na posterunku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy, powinno składać się z części optycznej i akustycznej, przy czym część akustyczna powinna być wyposażona w głośnobrząmiący powtarzacz sygnału zainstalowany na zewnątrz tego posterunku.

Rozdział 7

Szczegółowe warunki techniczne dla systemów zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejść w zakresie samoczynnych systemów przejazdowych

§ 68. Stan ostrzegania samoczynnej sygnalizacji przejazdowej powinien być sygnalizowany:

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

§ 69.

1. Włączenie samoczynnej sygnalizacji przejazdowej następuje przez przejazd pociągu po torze kolejowym w kierunku przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia.
2. Wyłączenie urządzeń ostrzegawczych samoczynnej sygnalizacji przejazdowej i przejście systemu w stan czuwania powinno odbywać się zgodnie z następującymi warunkami:
 - 1) wyłączenie sygnalizatorów akustycznych następuje po wjechaniu pociągu na urządzenia oddziaływania zlokalizowane przy przejeździe kolejowo-drogowym, pod warunkiem, że w strefie oddziaływania przejazdu kolejowo-drogowego nie znajduje się inny pociąg;
 - 2) wyłączenie sygnalizatorów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C lub rozpoczęcie podnoszenia rogatek na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 6 s od chwili zjechania ostatniej osi pociągu z urządzenia oddziaływania zlokalizowanego przy przejeździe kolejowo-drogowym;
 - 3) wyłączenie sygnalizatorów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B powinno nastąpić z chwilą osiągnięcia przez drągi rogatek położenia górnego krańcowego, z dopuszczalnym odchyleniem od tego położenia nieprzekraczającym 15°;
 - 4) wyłączenie działania sygnalizacji świetlnej na drągach rogatek następuje z chwilą osiągnięcia przez drągi rogatek położenia górnego krańcowego, z dopuszczalnym odchyleniem od tego położenia nieprzekraczającym 15°.

§ 70.

1. Przy ustalaniu miejsca włączenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, dla określenia czasu, który upływa od chwili włączenia przez pociąg czerwonego światła migającego na sygnalizatorach drogowych do chwili dojazdu czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego, 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 następujących długości:
 - 1) drogi hamowania pojazdu drogowego wynoszącej 3 m, przyjętej dla tego celu jako wielkość stała;
 - 2) przejazdu kolejowo-drogowego, mierzonej w metrach wzdłuż osi drogi, licząc:
 - a) od sygnalizatora drogowego do napędu rogatek po drugiej stronie przejazdu, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B,
 - b) pomiędzy sygnalizatorem drogowym a skrajnią budowli po przeciwnej stronie przejazdu, 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 powinien być dłuższy co najmniej o 8 s od czasu potrzebnego 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 dla danego odcinka linii kolejowej powinien wynosić, nie mniej niż:
 - 1) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B z rogatkami zamykającymi wjazd na przejazd i przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C - 30 s;
 - 2) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B z rogatkami zamykającymi wjazd i zjazd z przejazdu - 46 s.
6. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B czas ostrzegania obejmujący czasy, o których mowa w ust. 3-5, powinien uwzględniać:
 - 1) czas wstępnego ostrzegania o zamykaniu drągów rogatek, przez który rozumie się czas wstępnego działania sygnału świetlnego do chwili rozpoczęcia opadania drągów rogatek - nie krócej niż 13 s;
 - 2) czas zamykania rogatek - nie dłużej niż 10 s;
 - 3) czas po zamknięciu drągów rogatek, aż do przybycia pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego - nie krócej niż 7 s.
7. Łączny czas ostrzegania samoczynnego systemu przejazdowego nie powinien być dłuższy niż 120 s dla najszybszego pociągu na danej linii kolejowej w pojedynczej sekwencji ostrzegania.

§ 71.

1. W przypadku usytuowania samoczynnego systemu przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu znajdującym się w obrębie posterunku ruchu lub na szlaku w jego 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 następować z opóźnieniem zapewniającym minimalny czas ostrzegania przed dojazdem czoła pociągu na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, ustalony zgodnie z § 70.
2. W samoczynnym systemie przejazdowym uzależnieniu w stacyjnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym podlegają światła na sygnalizatorach drogowych oraz dolne krańcowe położenia rogatek z napędem ryglowanym zamykających wjazd na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.

§ 72. Samoczynny system przejazdowy wyposaża się w urządzenie zdalnej kontroli zlokalizowane poza miejscem usytuowania systemu, służące do nadzorowania pracy, wysyłania poleceń sterujących do wybranego systemu oraz rejestrowania stanów awaryjnych i funkcjonalnych systemu. Urządzenie to instaluje się na najbliższym posterunku zapowiadawczym, a na bocznicach kolejowych i liniach kolejowych organizacyjnie wydzielonych nieposiadających posterunków zapowiadawczych - w innym miejscu wskazanym w metryce.

§ 73.

1. Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B rogatki zamykają:
 - 1) wjazd na przejazd, z każdej strony przejazdu kolejowo-drogowego przy jezdniach dwukierunkowych - w przypadku zastosowania jednej pary rogatek albo
 - 2) całą szerokość jezdni obejmującą wjazd i zjazd z przejazdu przy jezdniach dwukierunkowych i jednokierunkowych - w przypadku zastosowania jednej pary albo dwóch par rogatek, przy czym jeżeli zastosowano dwie pary rogatek zamykające całą szerokość jezdni, w pierwszej kolejności zamykają się rogatki wjazdowe, a następnie rogatki zjazdowe.
2. Czas opóźnienia pomiędzy osiągnięciem przez rogatki wjazdowe położenia krańcowego dolnego a rozpoczęciem zamykania rogatek zjazdowych, a przy jezdni jednokierunkowej - pomiędzy osiągnięciem krańcowego dolnego położenia rogatki wjazdowej a rozpoczęciem zamykania rogatki zjazdowej, jest zależny od rzeczywistego czasu zamykania rogatek oraz długości przejazdu kolejowo-drogowego.
3. Przy ustalaniu czasu opóźnienia uwzględnia się czas potrzebny do zjechania ze strefy niebezpiecznej przejazdu kolejowo-drogowego zespołu pojazdów drogowych o długości 22 m.

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

§ 75. W przypadku usterki samoczynnego systemu przejazdowego z rogatkami zagrażającej bezpieczeństwu ruchu kolejowego i drogowego, jego konstrukcja powinna zapewnić opadanie drągów rogatek do pozycji krańcowej dolnej lub działanie czerwonych światel na sygnalizatorach drogowych.

§ 76.

1. Sygnalizatory drogowe na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami i przejściu ustawia się bezpośrednio przed rogatką, patrząc od strony drogi publicznej, z zachowaniem skrajni drogi po obu stronach skrzyżowania. W przypadku uzasadnionymi warunkami miejscowymi dopuszcza się umieszczenie dodatkowego sygnalizatora drogowego 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

Warunki techniczne użytkowania przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

§ 77.

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, należy wprowadzić na długości równej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego ograniczenie prędkości czoła pociągu 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 kolejowego lub braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 78. Odwodnienie na przejeździe kolejowo-drogowym na eksploatowanych liniach kolejowych wykonuje się w czasie wymiany nawierzchni.

§ 79. Oczyszczanie podsypki i inne prace utrzymaniowe wykonuje się na całym planowanym odcinku, w tym na długości przejazdów kolejowo-drogowych.

Rozdział 9

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

§ 80. Ilekroć w niniejszym rozdziale jest mowa o znakach lub sygnałach drogowych, należy przez to rozumieć znaki i sygnały drogowe, o których mowa w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.).

§ 81. Dla ostrzeżenia użytkowników dróg przed zbliżaniem się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz przejścia zarządca drogi umieszcza następujące znaki:

1) ostrzegawcze:

- a) A-9 "przejazd kolejowy z zaporami" - przed przejazdem kolejowo-drogowym wyposażonym w rogatki lub znak A-10 "przejazd kolejowy bez zapor"; przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii C i D szczególnie niebezpiecznymi ze względu na: ostry kąt przecięcia się drogi z linią kolejową (poniżej 60°), bliskość toru kolejowego przebiegającego równoległe do osi drogi lub przebieg linii kolejowej w łuku należy stosować pod znakiem A-10 "przejazd kolejowy bez zapor" tabliczkę T-7 wskazującą układ torów i drogi na przejeździe.
- b) tabliczkę T-10 - przecięcie drogi z bocznica kolejową lub torem o podobnym charakterze - pod znakiem A-30 "inne niebezpieczeństwo" dla oznaczenia przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A bez rogatek, gdzie ruch na drodze podczas przejeżdżania pociągu jest wstrzymywany przez uprawnionego pracownika;

2) zakazu B-20 "stop" - przed przejazdem kolejowo-drogowym kategorii D, na którym nie są zachowane warunki widoczności na przejeździe kolejowo-drogowym, przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii A, B i C, w przypadkach określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia;

3) dodatkowe znaki przed przejazdami kolejowo-drogowymi: G-1a "słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni", G-1b "słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni", G-1c "słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni", G-1d "słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po lewej stronie jezdni", G-1e "słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po lewej stronie jezdni" i G-1f "słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po lewej stronie jezdni";

4) poziome:

- a) P-2 "linia pojedyncza ciągła" - na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego i na przejeździe kolejowo-drogowym, w przypadku jezdni posiadającej więcej niż dwa pasy ruchu,
- b) P-4 "linia podwójna ciągła" - na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego i na przejeździe kolejowo-drogowym,
- c) P-12 "linia bezwzględnego zatrzymania - stop" ze znakiem P-16 "napis stop",
- d) P-14 "linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów" - na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii 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 ustawione najbliżej toru powinny znajdować się w odległości 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego,
- b) na zewnątrz rogatek, jeżeli przejazd kolejowo-drogowy jest wyposażony w rogatki.

§ 82.

1. Dla ostrzeżenia użytkowników dróg przed zbliżaniem się do przejazdów kolejowo-drogowych kategorii C i D oraz przejściami kategorii E niewyposażonymi w rogatki zarządca kolei umieszcza znaki G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym" lub G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym".

2. Przy przejściach kategorii E niewyposażonych w rogatki zarządca kolei umieszcza pod znakami G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym" lub G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym" albo na elementach wygradzeń tablice ostrzegawcze z napisem "Przejście przez tor. Strzeż się pociągu". Tablice wykonuje się w sposób umożliwiający odczytanie ich treści w porze dziennej i nocnej.

§ 83.

1. Na linii kolejowej zelektryfikowanej zarządca kolei umieszcza znak G-2 "sieć pod napięciem" na przejeździe kolejowo-drogowym:
 - 1) kategorii A, B i C - na maszcie sygnalizatora drogowego, 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" lub G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym" poniżej tego znaku.
2. Na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, na których przewody sieci jezdnej są zawieszane na wysokości mniejszej niż 5,6 m, umieszcza się dodatkowo tablicę informacyjną podającą wysokość ich zawieszenia.

§ 84.

1. Przed przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami zarządca kolei ustawia przy torze kolejowym:
 - 1) wskaźnik W6a;
 - 2) wskaźnik W6b, jeżeli jest to konieczne dla poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym oraz w przypadku zarządzenia przez zarządcę kolei dodatkowego podawania z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 "Bacność" przez ustawienie wskaźnika W6b.
2. Wskaźniki ustawia się w odległości w metrach stanowiącej iloczyn liczby określającej najwyższą dozwoloną prędkość pociągów w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia wyrażoną w km/h i współczynnika wynoszącego od 6 do 8 w zależności od warunków miejscowych.

Rozdział 10

Warunki techniczne dla oświetlenia przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

§ 85.

1. Przejazd kolejowo-drogowy kategorii A i B oraz przejście kategorii E z obsługiwanymi urządzeniami zabezpieczającymi powinny być oświetlone w porze nocnej, a w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza - także w dzień.
2. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi zarządca kolei może zapewnić oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C i D.

§ 86. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego oraz przejścia powinno być tak usytuowane, aby nie powodowało olśnienia kierujących pociągami i uczestników ruchu drogowego.

§ 87. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego oraz przejścia projektuje się z uwzględnieniem następujących warunków:

- 1) w zakresie oświetlenia jezdni, chodników i innych elementów przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia:
 - a) oświetla się cały przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,
 - b) oświetlenie nie powinno zakłócać widoczności sygnałów i znaków kolejowych oraz drogowych;
- 2) w zakresie instalacji oświetleniowych:
 - a) oprawy oświetleniowe powinny być dostosowane do warunków usytuowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, oraz ich szerokości i długości,
 - b) oświetlenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu powinno być sterowane automatycznie; na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu obsługiwanym 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 0° do 5° względem płaszczyzny oświetlanego terenu,
 - d) słupy oświetleniowe nie mogą ograniczać widoczności drągów rogatek, sygnalizatorów drogowych i znaków drogowych G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym" lub G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym" oraz powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

§ 88. 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 11

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 89.

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 lub wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego.
 - 2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych, w przypadku gdy nie jest wymagane pozwolenie na budowę
- 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. Do skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami wybudowanymi przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w zakresie warunków technicznych dotyczących:

- 1) kąta skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej,
- 2) systemów zabezpieczenia ruchu,
- 3) parametrów żłobka,
- 4) odległości sygnalizatora drogowego od skrajnej szyny toru kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu

- stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 91.

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.

§ 92.

1. Zarządcy drogi i zarządcy kolei przeprowadzą pierwsze pomiary natężenia ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z wymaganiami określonymi w § 14, nie później niż po upływie roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
2. Zarządca kolei, uwzględniając wyniki pomiarów, o których mowa w ust. 1, obliczy nowe iloczyny ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych i dostosuje ich metryki do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu, w terminie roku od dnia otrzymania wyników pomiarów natężenia ruchu drogowego od zarządcy drogi.

§ 93. W terminie 5 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zarządca kolei zmieni kategorię przejazdu kolejowo-drogowego i dostosuje systemy zabezpieczenia ruchu na tym przejeździe do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli zgodnie z przepisami § 7-10 przejazd kolejowo-drogowy powinien zostać zaliczony do kategorii innej niż dotychczasowa.

§ 94. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144 oraz z 2000 r. Nr 100, poz. 1082).

§ 95. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK Nr 1

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

1. Pomiary natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, B i C wykonuje zarządca drogi, nie rzadziej niż co 5 lat. Pomiary na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zarządca drogi wykonuje nie rzadziej niż co:
 - 1) 5 lat, w przypadku przejazdów w ciągu dróg gruntowych lub gdy ostatni iloczyn ruchu nie przekraczał wartości 20 000;
 - 2) 2 lata, gdy ostatni iloczyn ruchu mieścił się w granicach od 20 000 do 40 000;
 - 3) rok, gdy ostatni iloczyn ruchu przekraczał wartość 40 000.
2. Pomiary natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym wykonuje zarządca kolei, w tych samych okresach i dobach, w których zostało ustalone natężenie ruchu pojazdów drogowych.
3. Pomiary należy przeprowadzać w miesiącach: kwiecień - maj lub wrzesień - październik, w ciągu dwóch kolejnych dób (wtorek i środa lub środa i czwartek).

4. Zarządca drogi powiadamia zarządcę kolei o planowanym terminie przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.
5. Przedstawiciel zarządcy kolei ma prawo uczestniczyć w pomiarach natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.
6. Przy pomiarze natężenia ruchu drogowego należy uwzględnić wszystkie pojazdy przekraczające przejazd kolejowo - drogowy, łącznie z rowerami i motorowerami. Średnie dobowe natężenie ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym oblicza się jako średnią arytmetyczną z pomiarów przeprowadzonych w ciągu dwóch dób.
7. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego należy uwzględnić wszystkie pociągi, 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.
8. Pomiary natężenia ruchu drogowego i kolejowego mogą być także 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 (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297), zarządcy drogi lub zarządcy kolei. Pomiaru dokonuje się w sposób określony w pkt 2-7.
9. Otrzymane wyniki pomiarów natężenia ruchu drogowego i kolejowego oraz obliczony iloczyn ruchu, zarządca kolei zapisuje w metryce.

ZAŁĄCZNIK Nr 2

WZÓR I ZAKRES METRYKI

wzór

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 powinien mieć zapewnioną właściwą widoczność dróg rogatekowych, sygnalizatorów drogowych i znaków drogowych. Minimalne odległości mierzone po osi drogi publicznej na wysokości 1 m nad osią pasa ruchu drogi w zależności od dopuszczalnej prędkości pojazdów drogowych, dla których powinna być zapewniona widoczność przejazdu dla kierujących pojazdami określa tabela nr 1.

Tabela nr 1

Dopuszczalna prędkość pojazdów drogowych na drodze w km/h	Odległość punktu obserwacyjnego w m
100	140
80	100
70	80
≤ 60	60

2. Odległość punktu obserwacyjnego na drodze publicznej od przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia powinna wynosić minimum 60 m, z tym że dla dróg wewnętrznych odległość ta może być zmniejszona do 35 m, a przy przejściach - do 5 m.
3. Zarządca drogi dokonuje sprawdzenia odległości widoczności przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia od strony drogi publicznej, w terminach określonych w § 16 ust. 2 rozporządzenia i pisemnie powiadamia o wynikach zarządcę kolei, który odnotowuje ten fakt w metryce.

B.

Widoczność czoła pociągu z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym.

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego się pociągu, a co najmniej latarnie sygnałowe jego czoła, powinny być widoczne dla kierujących pojazdami drogowymi z odległości 20 m, mierzonej od skrajnej szyny po osi jezdni, przez cały czas zbliżania się pojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D. W przypadku projektowanych i przebudowywanych przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B lub C powinny być zapewnione warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m.
2. Sposób sprawdzenia warunków widoczności czoła pociągu z drogi publicznej przed przejazdem kolejowo-drogowym (trójkąty widoczności) przedstawiono graficznie na rysunku 1.

wzór

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

4. Widoczność pociągu należy sprawdzić w warunkach zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi. Obserwację czoła zbliżającego się pociągu przeprowadza się z wysokości od 1m do 1.2 m nad osią pasa ruchu drogi publicznej. Widoczność tę określa zarządca kolei odnotowując w metryce.
5. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, jeżeli przejazd kolejowo-drogowy kategorii D nie odpowiada warunkom określonym w pkt 3, czoło pociągu powinno być widoczne z drogi publicznej, co najmniej z odległości 5 m od skrajnej szyny (punkt obserwacyjny A) na całym odcinku L, począwszy od punktu D.
6. W przypadku gdy nie są spełnione warunki widoczności dla maksymalnej prędkości rozkładowej z odległości 5 m, należy określić prędkość pociągów, przy której są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m.
7. W przypadku gdy dla określonej prędkości pociągu zachowana jest tylko widoczność z odległości 5 m, należy przy drodze z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D ustawić znak drogowy B-20 "stop", zgodnie z § 81 pkt 2 rozporządzenia. Na drodze publicznej o nawierzchni bitumicznej i betonowej należy również namalować poziome linie zatrzymania pojazdu, zgodnie z § 81 pkt 4 rozporządzenia.
8. Prędkości pociągów, o których mowa w pkt 6 i 7, obowiązują na całej długości L.
9. Długości odcinków widoczności czoła pociągu z drogi publicznej L oraz L₁, zgodnie z rysunkiem 1, określa się według wzorów podanych w tabeli nr 2.

Tabela nr 2

Określenie odcinków w metrach	dla przejazdów kolejowo-drogowych przez:	
	jeden tor	dwa i więcej torów
L	$L=5,5*V_{max}$	$L=(5,5+0,25d)*V_{max}$
L ₁	$L_1=3,6*V_{max}$	$L_1=(3,6+0,07d)*V_{max}$

gdzie:

V_{max} - największa dozwolona prędkość pociągów w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km/h,

d - odległość między osiami skrajnego i następnego toru w metrach.

10. W przypadku gdy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D nie są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m dla prędkości pociągów równej 40 km/h a długość odcinka widoczności (L) jest większa od 125 m, należy wprowadzić ograniczenie prędkości pociągów $V_{ogr} = 40$ km/h na całej długości odcinka L, a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze publicznej należy ustawić 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 pociągów równej 40 km/h a długość odcinka widoczności (L) jest zawarta w przedziale od 95 m do 125 m, należy wprowadzić ograniczenie prędkości pociągów $V_{ogr} = 30$ km/h na długości odcinka L, a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze publicznej należy ustawić znak B-20 "stop".
12. W przypadku gdy nie są spełnione warunki widoczności na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D podane w pkt 10 i 11, należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągów 20 km/h na długości równej szerokości przejazdu, a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze publicznej należy ustawić znak B-20 "stop".
13. Wielkości podane w pkt 1-10 dotyczą przejazdów kolejowo-drogowych, których kąt skrzyżowania jest nie mniejszy niż 60° oraz przy których znak drogowy G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym" lub G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym" jest ustawiony w odległości 5 m od skrajnej szyny toru. Jeżeli odległość tego znaku od skrajnej szyny toru jest większa niż 5 m, odległość L należy zwiększyć o 0,25 V_{max} , a L₁ o 0,07 V_{max} - na każdy metr zwiększonej odległości ustawienia znaku. Jeżeli kąt skrzyżowania wynosi mniej niż 60°, na każde 5° poniżej 60° odległość 20 m (odcinek EP), przy ustalaniu L₁ od strony kąta ostrego, należy zwiększyć o 1 m.
14. W obszarze w obrębie trójkątów widoczności nie sytuuje się obiektów ograniczających widoczność, w szczególności obiektów budowlanych, drzew, krzewów i innych upraw wysokopiennych, reklam, elementów ochrony akustycznej.
15. Na przejeździe kolejowo-drogowym oraz w pasie drogowym na odcinku do 20 m z każdej strony przejazdu mierzonego od skrajnej szyny nie umieszcza się urządzeń, reklam oraz innych przedmiotów mogących ograniczać widoczność.
16. Zarządca kolei dokonuje sprawdzenia odległości widoczności czoła pociągu z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem w terminach określonych w § 16 ust. 2 rozporządzenia i odnotowuje ten fakt w metryce.

C.

Widoczność czoła pociągu przed przejściem użytku publicznego kategorii E niewyposażonym w urządzenia zabezpieczenia ruchu i systemu przejazdowe.

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych latarnie sygnałowe czoła zbliżającego się pociągu powinny być widoczne z obu stron przejścia, z odległości co najmniej 4 m, mierząc od skrajnych szyn toru, przez cały czas zbliżania się pociągu do przejścia.
2. Sposób sprawdzenia warunków widoczności czoła pociągu przed przejściem dla pieszych kategorii E niewyposażonym w urządzenia zabezpieczenia ruchu przedstawiono graficznie na rysunku 2.

wzór

3. Minimalną długość odcinka widoczności L₂, mierzoną od osi przejścia z odległości 4 m od skrajnych szyn, określa się według wzoru:

$$L_2=3*V_{max}$$

gdzie:

V_{max} - największa dozwolona prędkość pociągów (w km/h) w rejonie przejścia.

4. Przy wyznaczeniu odległości L_2 stosuje się przepisy pkt 10 części B.

5. W przypadku gdy na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla prędkości pociągów 30 km/h dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej a dla linii kolejowej wąskotorowej 25 km/h. należy wprowadzić ograniczenie prędkości czola pociągu 20 km/h na długości równej szerokości przejścia.

6. Zarządca kolei dokonuje sprawdzenia odległości widoczności czola pociągu z drogi przed przejściem niewyposażonym w urządzenia zabezpieczenia ruchu w terminach określonych w § 16 ust. 2 rozporządzenia i odnotowuje ten fakt w metryce.

ZALĄCZNIK Nr 4

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

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

1) jest obowiązany niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika;
2) dodatkowo oznacza doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem B-32b "rogatka uszkodzona" lub B-32c "sygnalizacja uszkodzona", przy czym znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

2. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli zarządca nie ma możliwości zapewnienia pracownika, o którym mowa w pkt 1, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, ruch pociągów można prowadzić po:

1) wprowadzeniu ograniczenia prędkości czola pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego do 20 km/h;
2) zarządzeniu dodatkowego podawania z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 "Bacność" poprzez ustawienie wskaźnika W 6b zgodnie z warunkami określonymi w § 84 ust. 1 rozporządzenia.

3. W przypadku, o którym mowa w pkt 2, zarządca kolei niezwłocznie oznakowuje przejazd kolejowo-drogowy znakiem B-20 "stop", a pod tym znakiem umieszcza tablicę z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona". Znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego po prawej stronie drogi publicznej, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

4. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejazdach kolejowo-drogowych, do czasu przekazania ich do eksploatacji, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B i C należy po obu stronach przejazdu na sygnalizatorach drogowych umieścić tablice informacyjne "sygnalizacja nieczynna".

5. Przepisy pkt 2 i 3 stosuje się także na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, w przypadku braku dróznika przejazdowego.

6. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest dróznika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, zarządca kolei niezwłocznie:

1) występuje do zarządcy drogi:

a) o zmianę znaku drogowego A-9 "przejazd kolejowy z zaporami" na znak drogowy A-10 "przejazd kolejowy bez zapor",
b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku drogowego B-20 "stop",
c) w uzasadnionych przypadkach - o ustawienie znaku A-30 "inne niebezpieczeństwo" z tabliczką T-14d wskazującą przejazd kolejowy, na którym warunki powodują szczególne niebezpieczeństwo powstawania wypadków i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego;

2) demontuje drągi roгатki na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B oraz ustawia znak drogowy G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym" lub G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym", a na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C umieszcza tablice informacyjne "sygnalizacja nieczynna";

3) określa maksymalną prędkość pociągów przed przejazdem kolejowo-drogowym, która jest ustalana dla warunków widoczności mierzonych z odległości 5 m od skrajnej szyny zgodnie z częścią B w załączniku nr 3 do rozporządzenia; maksymalna prędkość pociągów powyżej 20 km/h jest dopuszczalna na przejazdach, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000;

4) zastępuje wskaźniki W6a, ustawione od strony toru z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, wskaźnikami W6b;

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

7. W przypadkach, o których mowa w pkt 6, zarządca kolei informuje właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwy organ administracji samorządu terytorialnego o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego i ewentualnych trudnościach.

¹ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - budownictwo, lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

