



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 30 czerwca 2014 r.

Poz. 867

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 5 czerwca 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie²⁾

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) skrajni budowli – rozumie się przez to wolną przestrzeń określoną linią wyznaczającą minimalne odległości pomiędzy pojazdem kolejowym a obiektami i urządzeniami infrastruktury kolejowej, niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i bezkolizyjnego prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych,”;

2) w § 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Granica przyległego pasa gruntu, w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, w uzgodnieniu z właściwym zarządcą infrastruktury kolejowej, powinna być oznaczona w terenie stałymi punktami zwanymi granicznymi i powinna znajdować się w odległości niezakłócającej działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.”;

3) w § 12 uchyla się ust. 2;

4) w § 13 w ust. 2 w tabeli 3.1 skreśla się kolumnę 6 „Dopuszczalne naciski osi P [kN]”;

5) po § 14 dodaje się § 14a i 14b w brzmieniu:

„§ 14a. Przy sprawdzaniu wytrzymałości budowli kolejowych stosuje się modele obciążeń eksploatacyjnych zgodnie z normą PN-EN 15528 Kolejnictwo – Klasyfikacja linii w odniesieniu do oddziaływań pomiędzy obciążeniami granicznymi pojazdów szynowych a infrastrukturą.

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 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 3 lutego 2014 r. pod numerem 2014/0059/PL, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.); Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 40, 768 i 822.

§ 14b. Modele obciążeń projektowych stosuje się zgodnie z normą PN-EN 1991 Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje, z uwzględnieniem następującej wartości minimalnej współczynników klasyfikacji obciążeń (α):

- 1) linie kolejowe magistralne (kat. 0) i pierwszorzędne (kat. 1): $\alpha=1,21$,
- 2) linie kolejowe drugorzędne: $\alpha=1,10$.”;

6) w § 15:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu określenia wymagań w zakresie dostosowania konstrukcji do parametrów eksploatacyjnych nawierzchni toru kolejowe dzieli się na klasy techniczne, przy czym należy uwzględnić parametry linii kolejowych, o których mowa w § 13 i § 14a, oraz obciążenie toru przewozami i analizy niezawodności, dostępności i podatności utrzymaniowej w rozumieniu normy PN-EN 50126 Zastosowania kolejowe – Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.”

b) uchyla się ust. 2–4,

c) w ust. 5 tabela 3.2 „Warunki klasyfikacji torów kolejowych” otrzymuje brzmienie:

Klasy techniczne torów	Parametry eksploatacyjne		Uwagi
	dopuszczalna prędkość pociągów w km/h	obciążenie przewozami w Tg/rok	
1	2	3	4
0	200	nienormowane	O zaklasyfikowaniu toru do danej klasy decyduje jeden z parametrów określonych w kolumnach obok, przy czym wyboru parametru należy dokonywać z uwzględnieniem analiz niezawodności, dostępności i podatności utrzymaniowej w rozumieniu normy PN-EN 50126 Zastosowania kolejowe – Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa oraz parametrów linii kolejowych, o których mowa w § 13 i § 14a
1	120 140 160	powyżej 25	
2	80 100	16–25 16–25	
3	70 80	9–15 9–15	
4	60 70	4–8 4–8	
5	30 40	0–3 0–3	

d) uchyla się ust. 6;

7) w § 16 uchyla się ust. 5–7;

8) w § 18 uchyla się ust. 3 i skreśla się rys. 3.2 a–3.2 f;

9) w § 21:

a) w ust. 3 uchyla się pkt 3,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. W łukach o promieniu nie mniejszym niż 190 m w torach głównych dodatkowych i bocznych oraz w łukach o promieniu nie mniejszym niż 250 m w torach szlakowych i głównych zasadniczych odstępuje się od wymagań, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 4, i stosuje się tor bezстыkowy w przypadku wymuszenia naprężeń

w tokach szynowych odpowiadających temperaturze przytwierdzenia $(23\pm 3)^{\circ}\text{C}$ i jednoczesnego zastosowania rozwiązań zwiększających stateczność toru bezстыkowego lub niezawodność użytkowania.

3b. W przypadku nawierzchni bezpodsypkowej stosuje się wyłącznie tor bezстыkowy niezależnie od promienia łuku i dopuszcza się zmniejszenie poszerzenia toru, o którym mowa w § 23 ust. 2.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Nawierzchnię torów i rozjazdów bezстыkowych stanowią:

- 1) szyny odpowiadające normie PN-EN 13674-1 Kolejnictwo – Tor – Szyna – Część 1: Szyny kolejowe Vignoles’a o masie 46 kg/m i większej,
- 2) przytwierdzenia sprężyste lub pośrednie,
- 3) podkłady i podrozjazdnice,
- 4) podsypka tłuczniowa ze skał naturalnych o szerokości korony pryzmy za czołami podkładów nie mniejszej niż 0,40 m.”;

10) w § 24:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przy układaniu rozjazdów powinno się przestrzegać następujących warunków:

- 1) w torach głównych zasadniczych nie stosuje się rozjazdów o skosach: 1:7,5; 1:7; 1:6,6 i 1:4,8,
- 2) w trudnych warunkach terenowych na bocznicach kolejowych możliwe jest stosowanie rozjazdów o promieniu równym 140 m i o skosach 1:7 i 1:5,
- 3) rozjazdy łukowe mogą być stosowane:
 - a) kiedy ograniczenia terenowe w projektowanym układzie torowym uniemożliwiają zastosowanie rozjazdu zwyczajnego lub
 - b) w celu uzyskania większej prędkości niż w układzie torowym z zastosowaniem rozjazdów zwyczajnych, lub
 - c) w celu ograniczenia zakresu przebudowy torowiska linii kolejowej, lub
 - d) w celu ułożenia rozjazdu w torze położonym w łuku,
- 4) przy stosowaniu rozjazdów z krzyżownicami łukowymi układanymi końcami do siebie w połączeniach torów równoległych powinno się stosować wstawki proste o długości nie krótszej niż 6 m obliczonej na podstawie wzoru:

$$l = \frac{v}{10}$$

w którym: l – długość wstawki prostej w m,

v – prędkość pociągów w kierunku zwrotnym w km/h;

- 5) w połączeniach torów rozjazdami prędkość przyrostu przyspieszenia nie zrównoważonego ψ , o którym mowa w § 35 ust. 7, nie może przekraczać 1 m/s³,
- 6) występującą różnicę szerokości toru na łuku i w początku rozjazdu powinno się wyrównać w torze przyległym do rozjazdu,
- 7) w bocznych torach stacyjnych możliwe jest układanie rozjazdów z poszerzeniem w styku przediglicowym za końcem rozjazdu poprzedzającego, z tym że przejście od zwiększonej szerokości do normalnej wykonuje się na końcu rozjazdu poprzedzającego.”,

b) uchyla się ust. 7 i 8;

11) w § 25 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku łuków o długości części kołowej nie większej niż 50 m w torze klasycznym lub w przypadku zastosowania toru bezстыkowego dopuszcza się stosowanie prowadnic wyłącznie na łukach o promieniu mniejszym niż 190 m.”;

12) w § 27 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Tory niezelektryfikowane powinny być odizolowane od torów zelektryfikowanych w sposób określony w normie PN-EN 50162 Ochrona przed korozją powodowaną przez prądy błędzące z układów prądu stałego.”;

13) w § 28 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W odniesieniu do kozłów oporowych, o których mowa w ust. 2 pkt 3, wymagania określone w ust. 4 i 5 nie mają zastosowania.”;

14) w dziale III tytuł rozdziału 5 otrzymuje brzmienie: „Rozstaw torów”;

15) w § 30:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Rozstaw torów linii kolejowej dwutorowej powinien wynosić nie mniej niż 4 m. W przypadku zaistnienia trudnych warunków terenowych w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej dopuszcza się wyjątkowo zastosowanie rozstawu torów nie mniejszego niż 3,50 m.”;

b) uchyla się ust. 3–10 i skreśla się tabelę 3.7;

16) w § 31:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Układ geometryczny toru kolejowego określony jest.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. W przypadku budowli kolejowych podlegających ocenie zgodności z wymaganiami zasadniczymi dla interoperacyjności systemu kolei przy projektowaniu układu geometrycznego torów i połączeń torów w płaszczyźnie poziomej i pionowej powinno się stosować zasady obliczeń i dopuszczalne wartości parametrów określone w normie PN-EN 13803 Kolejnictwo – Tor – Parametry projektowania toru w planie – Tor o szerokości 1435 mm i większej, przy czym:

- 1) w odniesieniu do układu geometrycznego w płaszczyźnie poziomej powinno się stosować metodę zmiany niedomiaru przechyłki oraz nagłej zmiany niedomiaru przechyłki,
- 2) szczegółowe wartości należy uzgodnić z zarządcą infrastruktury kolejowej.

1b. W przypadku budowli kolejowych, które nie są objęte oceną zgodności z wymaganiami zasadniczymi dla interoperacyjności systemu kolei, przy projektowaniu układu geometrycznego torów i połączeń torów w płaszczyźnie poziomej i pionowej stosuje się zasady obliczeń i dopuszczalnych wartości parametrów określonych w § 32–38.”;

c) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przy projektowaniu konstrukcji układu geometrycznego toru kolejowego metodą bazy sztywnej należy przyjmować model ruchu punktu materialnego poruszającego się po trajektorii ustalonej osią toru, określony następującymi parametrami.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wartość przechyłki (h) minimalnej dla toru w łuku wynosi 20 mm, a wartość przechyłki maksymalnej wynosi 150 mm, przy czym:

- 1) w łukach poziomych o promieniu mniejszym niż 300 m wartość przechyłki h w mm powinna być ograniczona zgodnie ze wzorem:

$$h = (R-50)/1,5$$

gdzie R oznacza wartość promienia łuku w m,

- 2) w rozjazdach maksymalna wartość przechyłki nie powinna przekraczać 100 mm,
- 3) przy peronach maksymalna wartość przechyłki nie powinna przekraczać 110 mm.”;

17) w § 33:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu zrównoważenia przyspieszenia odśrodkowego powinno się stosować na części kołowej łuku przechyłkę, której wartość h powinna spełniać nierówność:

$$\frac{11,8 \cdot V_{max}^2}{R} - \frac{s}{g} \cdot a_{dop} \leq h \leq \frac{11,8 \cdot V_t^2}{R} + \frac{s}{g} \cdot a_t$$

w której:

V_{max} – maksymalna prędkość pojazdów kolejowych bez systemu kompensacji przyspieszeń odśrodkowych w km/h,

R – promień łuku w m,

s – rozstaw osi szyn w torze w mm,

V_t – uśredniona prędkość najwolniejszych, kursujących regularnie pojazdów kolejowych w km/h,

g – przyspieszenie ziemskie = 9,81 w m/s²,

a_{dop} – dopuszczalna wartość niezrównoważonego przyspieszenia odśrodkowego określona w tabeli 3.9 w m/s²,

a_t – dopuszczalna wartość niezrównoważonego przyspieszenia dośrodkowego określona w tabeli 3.10 w m/s²,

h – wartość przechyłki w mm.”,

b) w ust. 2 tabeli 3.9 i 3.10 otrzymują brzmienie:

„Tabela 3.9

Dopuszczalne wartości niezrównoważonego przyspieszenia odśrodkowego a_{dop}

Rodzaj układu torowego/ruchu	a_{dop} w m/s ²
1	2
ruch pasażerski	0,85 ¹⁾
ruch towarowy	0,72
tory boczne ($v \leq 40$ km/h)	0,65
łuki o promieniach $200 \text{ m} < R \leq 250 \text{ m}$	0,65
łuki o promieniach $R \leq 200 \text{ m}$	0,45
tory zwrotne rozjazdów zwyczajnych ze stałą krzyżownicą	0,72 dla $v \leq 160$ km/h 0,58 dla $160 < v \leq 200$ km/h
tory zwrotne rozjazdów zwyczajnych z ruchomą krzyżownicą	0,85 dla $v \leq 200$ km/h
rozjazdy łukowe ze stałą krzyżownicą w toku zewnętrznym	0,72 dla $v \leq 160$ km/h 0,58 dla $160 < v \leq 200$ km/h
rozjazdy łukowe ze stałą krzyżownicą w toku wewnętrznym	0,72 dla $v \leq 200$ km/h
rozjazdy łukowe z krzyżownicą ruchomą w toku zewnętrznym lub wewnętrznym	0,85 dla $v \leq 200$ km/h
skrzyżowania torów, rozjazdy krzyżowe	0,65 dla $v \leq 100$ km/h
przyrządy wyrównawcze	0,65 dla $v \leq 160$ km/h 0,52 dla $160 < v \leq 200$ km/h

¹⁾ Dopuszcza się stosowanie wartości przyspieszenia odśrodkowego $a_{dop} = 1,00$ w przypadku ruchu pasażerskiego wykonywanego taborem spełniającym wymagania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” na liniach kolejowych, dla których zarządca infrastruktury opracował plan utrzymania, w rozumieniu Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura”, uwzględniający tę wartość.

Tabela 3.10

Dopuszczalne wartości niezrównoważonego przyspieszenia dośrodkowego a_t

Obciążenie przewozami w Tg/rok	a_t w m/s ²
1	2
$0 \leq T < 5$	0,72
$5 \leq T < 10$	0,62
$10 \leq T < 15$	0,52
$15 \leq T < 20$	0,42
$T \geq 20$	0,32''

18) w § 34:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wartości pochylenia rampy przechyłkowej nie powinny przekraczać 2 mm/m.”,

b) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Długość prostoliniowej rampy przechyłkowej powinna być tak dobrana, aby prędkość podnoszenia koła na rampie określona według wzoru:

$$f = \frac{v \cdot h}{3,6 \cdot l}$$

gdzie:

f – prędkość podnoszenia koła na rampie w mm/s,

v – prędkość jazdy pociągów w km/h,

h – wartość przechyłki w łuku lub różnica przechyłek w łukach, pomiędzy którymi wykonuje się rampę przechyłkową w mm,

l – długość rampy przechyłkowej w m

– nie przekraczała dopuszczalnych wartości określonych w tabeli 3.12.

Tabela 3.12

Dopuszczalna prędkość podnoszenia koła taboru na prostoliniowych rampach przechyłkowych

Wartość	f w mm/s
1	2
zasadnicza	28
dopuszczalna	50''

19) w § 35:

a) w ust. 4 tabela 3.14 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 3.14

Dopuszczalna prędkość przyrostu przyspieszenia niezrównoważonego Ψ_{dop}

Rodzaj układu torowego	Ψ_{dop} m/s ³
1	2
Tory główne zasadnicze i szlakowe – trudne warunki terenowe	0,5
Tory główne zasadnicze i szlakowe – dogodne warunki terenowe	0,3
Tory główne dodatkowe, boczne, rozjazdy i połączenia torowe	1,0''

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Połączenia łuków kołowych bez krzywych przejściowych, z przechyłką lub bez przechyłki, w tym połączenia torów rozjazdami, z wstawką prostą lub bez wstawki między łukami odwrotnymi, są możliwe pod warunkiem, że prędkość przyrostu przyspieszenia niezrównoważonego Ψ nie przekracza wartości dopuszczalnych określonych w tabeli 3.14, przy czym parametr ten należy obliczać zgodnie z następującym wzorem:

$$\Psi = \frac{V \cdot (a_1 \mp a_2)}{3,6 \cdot (b + w)}$$

w którym:

Ψ – prędkość przyrostu przyspieszenia niezrównoważonego w m/s³,

V – maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w km/h,

a_1, a_2 – niezrównoważone przyspieszenia dla prędkości maksymalnej w łukach torów oraz łukach rozjazdów w m/s² z uwzględnieniem kierunku ich działania; wartości bezwzględne tych przyspieszeń sumuje się w przypadku łuków o odwrotnych kierunkach i odejmuje w przypadku łuków tego samego kierunku,

w – długość odcinka prostego pomiędzy łukami w m,

b – baza sztywna przyjmowana do obliczeń 20 m.”;

20) w § 36 w ust. 1 tabela 3.15 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 3.15

Najmniejsza długość odcinka prostego pomiędzy łukami w m

Tory	Warunki terenowe	
	normalne	trudne
1	2	3
główne i szlakowe	$\frac{V_{max}}{2,5}$	$\frac{V_{max}}{3,0}$ ¹⁾
pozostałe	10	10
gdzie: V_{max} – maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w km/h ¹⁾ nie mniej niż 20 m”		

21) § 37 otrzymuje brzmienie:

„§ 37. Na liniach kolejowych powinno się stosować następujące wartości maksymalne pochylenia podłużnego:

- 1) w torach linii ruchu mieszanego lub towarowego – 12,5‰,
- 2) w torach linii przeznaczonych dla ruchu pasażerskiego – 25‰,
- 3) w torach przeznaczonych do postoju pojazdów kolejowych odłączonych od czynnego pojazdu trakcyjnego – 2,5‰,
- 4) w torach linii przebudowywanych – nie większe niż występujące przed przebudową albo zgodne z wymaganiami określonymi w pkt 1–3.”;

22) w § 38:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W trudnych warunkach terenowych odległość między załomami profilu podłużnego może być zmniejszona do 1/3 długości najdłuższego pociągu.”;

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W strefie połączeń torowych dopuszcza się stosowanie odległości między załomami profilu podłużnego mniejszych niż 1/3 długości najdłuższego pociągu.”,

c) uchyla się ust. 3 i 4,

d) po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. W przypadku gdy z uwagi na uwarunkowania geometryczne toru kolejowego lub warunki terenowe nie jest możliwe spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 10, długość łuku wyokrągającego powinna być nie mniejsza niż długość rampy przechyłkowej, przy jednoczesnym spełnieniu następujących wymagań:

- 1) promień łuku pionowego nie powinien być mniejszy niż 5000 m,
- 2) pochylenie rampy przechyłkowej powinno spełniać warunek:

$$\frac{h}{l} \leq \frac{1}{500}$$

w którym:

h – wartość przechyłki w mm,

l – długość rampy przechyłkowej w mm.”;

23) w § 42 uchyla się ust. 9;

24) uchyla się § 44;

25) w § 45 uchyla się ust. 2–4;

26) w § 49:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Konstrukcja nawierzchni kolejowej na obiektach inżynierskich bez naziomu powinna posiadać niezależne od ustroju konstrukcyjnego obiektu podpory toków szynowych.”,

b) uchyla się ust. 2 i 3,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Podtorze i nawierzchnia w sąsiedztwie przyczółków powinna posiadać wzmocnioną konstrukcję umożliwiającą zróżnicowane osiadania wywołane różnicą ustrojów konstrukcyjnych oraz sprężystości podłoża.”;

27) w § 50 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Światło wiaduktów kolejowych nad drogami publicznymi powinno odpowiadać wymaganiom skrajni drogi odpowiedniej dla danej klasy drogi, a w przypadku przebudowy wiaduktu nie może być ono mniejsze niż przed przebudową.”;

28) w § 55 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Konstrukcje wsporcze sieci jezdnej mogą być wykorzystane do podwieszenia wyizolowanych przewodów linii optotelekomunikacyjnych oraz elektroenergetycznych średniego napięcia zasilających obiekty i urządzenia służące do prowadzenia ruchu pociągów.”;

29) w § 57 uchyla się ust. 4;

30) w § 89 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W łukach o promieniu 4000 m i mniejszym zewnętrzny tok szynowy powinien być podniesiony w stosunku do toku wewnętrznego o wartość przechyłki (h) wyliczonej ze wzoru:

$$\frac{12,5 \cdot V_{max}^2}{R} - \frac{s}{g} \cdot a_{dop} \leq h \leq \frac{12,5 \cdot V_t^2}{R} + \frac{s}{g} \cdot a_t$$

gdzie:

V_{max} – maksymalna prędkość pojazdów kolejowych bez systemu kompensacji przyspieszeń odśrodkowych w km/h,

R – promień łuku w m,

- s – rozstaw osi szyn w torze w mm,
 V_t – uśredniona prędkość najwolniejszych, kursujących regularnie pojazdów kolejowych w km/h,
 g – przyspieszenie ziemskie = 9,81 w m/s²,
 a_{dop} – dopuszczalna wartość niezrównoważonego przyspieszenia odśrodkowego wynosząca 0,7 w m/s²,
 a_t – dopuszczalna wartość niezrównoważonego przyspieszenia dośrodkowego określona w tabeli 3.10 w m/s²,
 h – wartość przechyłki w mm.”;

31) w § 96 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rozjazdy układane w torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powinny posiadać skosy nie większe niż 1:9.”;

32) w § 98:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Obiekty do obsługi osób projektuje się, buduje lub przebudowuje przy zachowaniu wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności systemu kolei, w tym:

- 1) decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 72, z późn. zm.),
- 2) decyzji Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 1, z późn. zm.).”;

b) uchyla się ust. 2,

c) w ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) możliwość obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się;”;

d) uchyla się ust. 5 i 6;

e) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Odległość krawędzi peronu od osi toru powinna być projektowana przy zachowaniu wymagań skrajni budowli.

8. Wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie.”;

f) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. W przypadku peronów o wysokości 0,76 m projektowaną odległość krawędzi peronu od osi toru X należy obliczać zgodnie z poniższym wzorem, uwzględniającym wpływ łuków i przechyłek, przy czym wynik należy zaokrąglić w górę do 5 mm:

$$X = X_{GSZ} + S + \Delta b_D$$

w którym:

X_{GSZ} – graniczna skrajnia zabudowy bez wpływu łuków i przechyłek w m, będąca sumą granicznej skrajni budowli oraz poszerzeń usprawniających eksploatację i utrzymanie,

S – poszerzenie skrajni zabudowy z uwagi na projektowane łuki w płaszczyźnie poziomej w m, określane według następującego wzoru:

$$S = \frac{3,75}{R}$$

gdzie: R oznacza promień łuku poziomego w m,

Δb_D – wpływ przechyłki w m określany według następującego wzoru:

$$\Delta b_D = \frac{h_q \cdot D}{\sqrt{1,5^2 - D^2}}$$

w którym:

h_q – wysokość peronu w m,

D – przechyłka projektowana w m.”,

g) w ust. 9 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Długość peronu w zależności od długości pociągów zatrzymujących się przy peronie powinna wynosić nie mniej niż:”,

h) po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. W przypadku peronów przeznaczonych wyłącznie do obsługi pociągów ruchu regionalnego dopuszcza się stosowanie peronów o długości nie mniejszej niż 85 m.”,

i) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Przy ustalaniu szerokości peronu powinno się uwzględnić szerokość:

- 1) strefy zagrożenia przy każdej krawędzi peronu,
- 2) trasy wolnej od przeszkód o stałej szerokości,
- 3) powierzchni użytkowej, która powinna posiadać wymiary dostosowane do projektowanego zagospodarowania peronu i szacunkowej ilości podróźnych.”,

j) po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. Szerokość peronu, o której mowa w ust. 10, nie może być mniejsza niż:

- 1) 2,5 m w przypadku peronów jednokrawędziowych,
- 2) 3,3 m w przypadku peronów dwukrawędziowych.”,

k) ust. 11 i 12 otrzymują brzmienie:

„11. Strefę zagrożenia w rozumieniu decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, wyznacza się w formie przyległego do krawędzi peronu pasa o stałej szerokości zapewniającej dostęp do pociągu, która powinna wynosić nie mniej niż:

- 1) 0,75 m – przy krawędziach peronowych, przy których wszystkie pojazdy kolejowe zatrzymują się lub przy których prędkość pojazdu bez zatrzymania wynosi nie więcej niż 60 km/h,
- 2) 1,00 m – przy krawędziach peronowych, przy których możliwe są przejazdy pojazdów kolejowych bez zatrzymania z prędkością większą niż 60 km/h, lecz mniejszą niż 140 km/h,
- 3) 1,50 m – przy krawędziach peronowych, przy których możliwe są przejazdy pojazdów kolejowych bez zatrzymania z prędkością większą lub równą 140 km/h, lecz mniejszą lub równą 200 km/h.

12. Strefę zagrożenia oznacza się:

- 1) ostrzegawczym pasem dotykowym o stałej szerokości nie mniejszej niż 0,40 m i nie większej niż 0,60 m,
- 2) ostrzegawczą linią wizualną o stałej szerokości nie mniejszej niż 0,10 m i nie większej niż 0,20 m w kolorze żółtym lub innym kontrastującym z kolorem posadzki – umiejscowioną na powierzchni strefy zagrożenia przy jej granicy z ostrzegawczym pasem dotykowym.”,

l) po ust. 12 dodaje się ust. 12a–12c w brzmieniu:

„12a. Ostrzegawczy pas dotykowy powinien posiadać formę jednakowych znaków wypukłych o następujących parametrach:

- 1) znak wypukły powinien mieć formę ściętego stożka lub sfery kuli o:
 - a) wysokości nie mniejszej niż 5 mm i nie większej niż 8 mm,
 - b) średnicy podstawy nie mniejszej niż 30 mm i nie większej niż 40 mm,

- 2) znaki powinny być rozmieszczone w układzie siatki prostokątnej o wymiarach boków nie mniejszych niż 60 mm i nie większych niż 120 mm.

12b. Ostrzegawczym pasem dotykowym oznacza się także miejsca, w których w ciągu komunikacyjnym występują bariery architektoniczne lub inne przeszkody, w szczególności schody oraz granice obszaru dostępnego dla pasażerów.

12c. Ostrzegawczą linią wizualną o szerokości nie mniejszej niż 0,05 m oznacza się również krawędzie pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, na powierzchni poziomej i pionowej tych stopni.”

- m) uchyla się ust. 13–16,

- n) po ust. 17 dodaje się ust. 17a i 17b w brzmieniu:

„17a. Szerokość trasy wolnej od przeszkód na peronie nie może wynosić mniej niż 1,60 m, z wyjątkiem:

- 1) odcinków końcowych peronu dwukrawędziowego, na których dopuszcza się zastosowanie szerokości trasy 0,80 m przy każdej strefie zagrożenia pod warunkiem, że szerokość peronu nie będzie mniejsza niż 3,3 m, a pomiędzy tak zwężonymi trasami nie będzie jakiegokolwiek zabudowy,
- 2) peronów jednokrawędziowych o szerokości strefy zagrożenia wynoszącej 1,5 m, na których wymaga się w takich przypadkach zastosowania szerokości trasy nie mniejszej niż szerokość danej strefy zagrożenia, powiększonej o co najmniej 0,5 m.

17b. Na trasie wolnej od przeszkód na peronie dopuszcza się usytuowanie:

- 1) podpór wiat i innych słupów o długości nieprzekraczającej 1 m w rozstawie nie mniejszym niż 2,4 m pod warunkiem, że ich odległość od strefy zagrożenia wynosi 0,80 m lub więcej,
- 2) konstrukcji stałych o długości nieprzekraczającej 10 m pod warunkiem, że ich odległość od strefy zagrożenia wynosi 1,2 m lub więcej, a odległość od krawędzi peronu wynosi 2 m lub więcej.”

- o) ust. 18 otrzymuje brzmienie:

„18. Nawierzchnia peronów powinna mieć właściwości przeciwpoślizgowe również w warunkach zawilgocenia oraz powinna być ułożona ze spadkiem poprzecznym 1–3 %; wartość spadku w strefie zagrożenia nie powinna przekraczać 1%.”

- p) w ust. 20 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Na stacjach i przystankach osobowych powinno się budować wiaty zapewniające osobom przebywającym na peronie osłonę przed opadami atmosferycznymi, w dostosowaniu do istniejących lub przewidywanych lokalizacji przejść dla pieszych, stanowiących dojście do peronu lub poczekalni peronowych, przy czym:”

- q) uchyla się ust. 21;

- 33) w § 126:

- a) uchyla się ust. 3,

- b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Przy torach wydzielonych dla SKM dopuszczalne jest stosowanie wartości nominalnej wysokości peronów wynoszącej 0,96 m nad główkę szyny.”

- 34) w § 130 uchyla się ust. 3;

- 35) w § 131 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do kolei niekonwencjonalnych zalicza się w szczególności koleje jednoszynowe, koleje na poduszkach powietrznych lub magnetycznych.”

- 36) w dziale VIII uchyla się rozdział 2;

- 37) użyte w rozporządzeniu w różnym przypadku i liczbie wyrazy „zarząd kolei” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazami „zarządca infrastruktury”.

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1 niniejszego rozporządzenia, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie mają zastosowania do budowli kolejowych istniejących oraz budowli kolejowych, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

- 1) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego;
- 2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych w przypadku, gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, za zgodą inwestora stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

3. Obiekty do obsługi osób, o których mowa w § 98 rozporządzenia, o którym mowa w § 1 niniejszego rozporządzenia, należy dostosować do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu w terminie nie dłuższym niż 25 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Na stacjach i przystankach osobowych wybudowanych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na których znajdują się naprzeciwległe perony niskie o wysokości 0,30 m, do czasu ich likwidacji lub ich przebudowy, w celu uniemożliwienia przechodzenia przez tory w miejscach do tego nieprzystosowanych, na międzytorzu na długości peronów należy umieścić bariery ochronne o wysokości co najmniej 0,90 m, jeżeli nie będą one naruszały wymagań skrajni budowli.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *E. Bieńkowska*