



# DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 2 października 2018 r.

Poz. 1876

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 13 września 2018 r.

### **zmieniające rozporządzenie 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 2018 r. poz. 1202, 1276, 1496 i 1669) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

- a) w ust. 2 wyrazy „zarządcy infrastruktury kolejowej” zastępuje się wyrazami „zarządcy kolei”;
- b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do skrzyżowań stanowiących przecięcia drogi z linią kolejową lub bocznicą kolejową, na których zarządca kolei nie dopuścił ruchu kolejowego.”;

2) w § 3 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) przejście – skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego; przejścia nie stanowi ciąg komunikacyjny pomiędzy peronami w obrębie stacji kolejowej albo przystanku osobowego.”;

3) w § 5:

a) w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni oraz sygnalizatory drogowe.”;

b) w pkt 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„kategoria B – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku.”;

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) kategoria C – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe.”;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 4) § 6 otrzymuje brzmienie:
- „§ 6. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy spełnia warunki, o których mowa w § 7 ust. 1, § 8, § 9 lub § 10 pkt 1, w zakresie więcej niż jednej kategorii, ustala się dla niego kategorię wyższą.”;
- 5) w § 10 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „Do kategorii D zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami publicznymi, na których droga publiczna na jednym przejeździe kolejowo-drogowym przecina nie więcej niż dwa tory główne, a w przypadku bocznic kolejowych i kolei wąskotorowych nie więcej niż trzy tory oraz.”;
- 6) w § 11 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
- „5. Na przejściach zapewnia się warunki dla ruchu osób o ograniczonej możliwości poruszania się.”;
- 7) po § 15 dodaje się § 15a w brzmieniu:
- „§ 15a. W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, przez które przebiegają tory dwóch lub więcej zarządców kolei, zarządca identyfikujący największe natężenie ruchu kolejowego na podstawie pomiarów natężenia ruchu przekazywanych na potrzeby aktualizacji metryki sporządza, prowadzi i przechowuje metrykę oraz udostępnia ją pozostałym zarządcom. Pozostali zarządcy, których tory kolejowe przebiegają przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, przekazują, zgodnie ze swoją właściwością, dane niezbędne do sporządzenia i aktualizacji metryki.”;
- 8) w § 16 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) po każdym wypadku na danym przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.”;
- 9) w § 20 dodaje się zdanie trzecie w brzmieniu:
- „Poręcze utrudniające dostęp do toru z ominięciem rogatek mogą być umieszczone równoległe do toru, w odległości nie mniejszej niż 3 m od skrajnej szyny.”;
- 10) w § 21 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi zarządca drogi zabezpiecza dojazd do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej rogatki, w szczególności przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch, pasów separujących lub separatorów.”;
- 11) § 22 otrzymuje brzmienie:
- „§ 22. Stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych i przejść sprawdza się raz w roku, a także niezwłocznie po każdym wypadku na danym przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.”;
- 12) § 25 otrzymuje brzmienie:
- „§ 25. Przy projektowaniu przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D zlokalizowanego w przekopie, w obszarze trójkątów widoczności określonych w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia, przewiduje się poszerzenie dna przekopu do wysokości od 1 m do 1,2 m nad główką szyny, z uwzględnieniem roślinności i pokrywy śniegu.”;
- 13) w § 26 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:
- „6. W przypadku przebudowy lub remontu przejazdów kolejowo-drogowych niespełniających wymagań, o których mowa w ust. 1–3, wymagania te nie muszą być spełnione, jeżeli zakres robót, z uwagi na warunki miejscowe, nie przewiduje zmiany położenia osi drogi lub osi toru.”;
- 14) w § 28:
- a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi dopuszcza się stosowanie profilu podłużnego dróg na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego oraz na długości przejazdu kolejowo-drogowego 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. z 2016 r. poz. 124), z wyjątkiem projektowania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D, w nowych lokalizacjach.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Przy projektowaniu przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D, w nowych lokalizacjach, dopuszczalna różnica sąsiednich pochyłeń podłużnych na dojazdach do przejazdów kolejowo-drogowych oraz na długości przejazdów kolejowo-drogowych o nawierzchni utwardzonej nie może przekraczać 5%.”;

15) w § 29:

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

„2a. Przejazd kolejowo-drogowy projektuje się tak, aby nie był usytuowany na odcinkach ramp przechyłkowych linii kolejowej lub bocznic kolejowej.”;

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Przejazd kolejowo-drogowy, na którym droga publiczna przebiega w linii prostej, a jednotorowa linia kolejowa lub bocznic kolejowa w łuku poziomym, projektuje się tak, aby promień łuku poziomego toru kolejowego umożliwiał ułożenie w przekroju poprzecznym toru obu toków szyn w poziomie lub pochyleniu poprzecznym, zgodnie z pochyleniem podłużnym drogi w obrębie przejazdu, nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej.

4. Przejazd kolejowo-drogowy w nowej lokalizacji obejmujący dwa lub więcej torów w łuku poziomym projektuje się tak, aby:

- 1) wszystkie główki szyn torów na przejeździe w przekroju poprzecznym linii kolejowej były ułożone w jednym pochyleniu nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej, stanowiącym przechyłkę torów w łuku, lub
- 2) główki szyn bliższych międzytorza w przekroju poprzecznym były ułożone w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego w jednym poziomie, natomiast główki szyn zewnętrznych w przekroju poprzecznym – w pochyleniu stanowiącym przechyłkę torów w łuku nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej.”;

c) uchyla się ust. 5,

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na istniejących przejazdach kolejowo-drogowych obejmujących skrzyżowanie drogi publicznej z linią kolejową lub bocznicą kolejową przebiegającą w łuku poziomym lub krzywej przejściowej dopuszcza się ułożenie toków szynowych w przekroju poprzecznym w pochyleniu nie większym niż 7,5%. Załomy na pochyleniach powinny być jednakowego znaku, a ich różnica nie powinna przekraczać 5%.”;

16) w § 36:

a) w ust. 1 w pkt 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„szerokość mierzona 14 mm poniżej górnej powierzchni główki szyny dla linii kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych oraz 10 mm dla linii kolejowych wąskotorowych, osiągnięta przez właściwe ułożenie nawierzchni drogowej, powinna wynosić nie mniej niż:”;

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

„1a. Dopuszcza się stosowanie rozwiązań z elastycznym wypełnieniem żłobka, które nie spełniają wymagań określonych w ust. 1 pkt 2 lub 3.”;

17) w § 39:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) droga przecina tory stacyjne pomiędzy skrajnymi rozjazdami, lub”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

18) § 40 otrzymuje brzmienie:

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

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:
- 1) skrzyżowań wielopoziomowych leżących w ciągu autostrady lub drogi ekspresowej;
  - 2) przejazdów kolejowo-drogowych:
    - a) usytuowanych w obszarze zabudowanym,
    - b) tymczasowych,
    - c) kategorii F.”;
- 19) w § 49 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:  
„1a. W przypadku braku możliwości uzyskania widoczności sygnalizatorów drogowych z odległości określonej w pkt 1 w części A załącznika nr 3 do rozporządzenia dopuszcza się umieszczanie ich na wysięgnikach nad jezdnią.”;
- 20) w § 50:
  - a) w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:  
„6) drąg roгатki w samoczynnym systemie przejazdowym zawiera element zabezpieczający (bezpiecznik) przed uszkodzeniem w przypadku wyłamania drąga roгатki;”;
  - b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:  
„3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2, nie dotyczą drągów rogatek, o których mowa w § 12 ust. 2 pkt 1.”;
- 21) w § 51:
  - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2) generowany sygnał dźwiękowy imituje dźwięk dzwonu lub jest sygnałem z dźwiękiem przerywanym lub modulowanym;”;
  - b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:  
„4) częstotliwość sygnału, o którym mowa w pkt 2, wynosi od 50 do 120 razy na minutę.”;
- 22) w § 52 wyraz „przejścia” zastępuje się wyrazem „przejściach”;
- 23) w § 53:
  - a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„Wskazania tarczy ostrzegawczej przejazdowej uzależniają się co najmniej od następujących stanów systemu przejazdowego;”;
  - b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:  
„3. Przy uzależnieniu lub powiązaniu systemu przejazdowego z systemem urządzeń stacyjnych uwzględnia się stany, o których mowa w ust. 2.”;
- 24) w § 58 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:  
„4) samoczynną sygnalizację świetlną i tarcze ostrzegawcze przejazdowe, jako urządzenia realizujące funkcję ostrzegania maszynisty o stanie urządzeń przejazdowych.”;
- 25) w § 61 ust. 3 otrzymuje brzmienie:  
„3. Rogatki z napędem ryglowanym, uniemożliwiającym podniesienie drąga roгатki przez osoby nieuprawnione, stosuje się w systemie przejazdowym powiązanim ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Powiązaniu podlegają stany, o których mowa w § 53 ust. 2, oraz dolne krańcowe położenia rogatek.”;
- 26) w § 65 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:  
„2. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy jest wyposażony w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, pulpit powinien mieć zablokowaną funkcję „otwórz roгатki” w przypadku, gdy pomiędzy tarczą ostrzegawczą przejazdową a przejazdem znajduje się pociąg zbliżający się do przejazdu. Funkcja „otwórz roгатki” może być aktywowana w trybie polecenia specjalnego lub przy wykorzystaniu innych analogicznych zabezpieczeń.”;
- 27) w § 71 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. W samoczynnym systemie przejazdowym uzależnieniu w stacyjnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym podlegają stany określone w § 53 ust. 2.”;

28) po § 74 dodaje się § 74a w brzmieniu:

„§ 74a. 1. Jeżeli na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B jest wyodrębniony chodnik, droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów, należy je zabezpieczyć przy pomocy rogatek działających w sekwencji rogatek zamykających wjazd na przejazd kolejowo-drogowy oraz ustawić dodatkowe sygnalizatory drogowe.

2. Do zabezpieczenia, o którym mowa w ust. 1, dopuszcza się wykorzystanie rogatek i sygnalizatorów drogowych, służących do zabezpieczenia ruchu na jezdni.”;

29) w § 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szczegółowe warunki użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu lub braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.”;

30) w § 80 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Znaki i sygnały drogowe, o których mowa w niniejszym rozdziale, umieszcza się zgodnie z warunkami określonymi 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.”;

31) w § 81 w pkt 4 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:

„ba) P-7b „linia krawędziowa ciągła” – na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego i na przejeździe kolejowo-drogowym,”;

32) w § 82 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dla ostrzeżenia użytkowników dróg przed zbliżaniem się do przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A niewyposażonych w roгатki, kategorii C i D oraz przejść kategorii E niewyposażonych w roгатki zarządca kolei umieszcza znaki G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” lub G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”.”;

33) w § 83 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Na przejściach kategorii E znak G-2 „sieć pod napięciem” umieszcza się na osobnym słupie o wysokości 2,5 m i w odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego. Dopuszcza się umieszczenie znaku G-2 „sieć pod napięciem” na słupie, na którym znajduje się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” lub G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, poniżej tego znaku.”;

34) w § 84:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„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”.”;

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

„1a. Dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A z obsługą na miejscu i przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B ustawienie wskaźnika W6a nie jest wymagane, jeżeli są zachowane warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m, określone w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia.”;

35) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a. Jeżeli w okresach, o których mowa w pkt 3, nie odbywał się ruch pociągów, jako natężenie ruchu kolejowego zarządca kolei przyjmuje średnią arytmetyczną z dwóch najbardziej obciążonych dób w ciągu 12 miesięcy poprzedzających pomiary natężenia ruchu drogowego. W przypadku gdy wartość obliczonego natężenia ruchu kolejowego jest mniejsza niż 1, do obliczenia iloczynu ruchu należy przyjąć wartość natężenia ruchu kolejowego równą 1.”;

b) po pkt 6 dodaje się pkt 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Do obliczenia iloczynów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich jako wartości natężenia ruchu drogowego przyjmuje się wartości średniego dobowego ruchu rocznego określonego na podstawie ostatnich wyników generalnego pomiaru ruchu wykonywanego przez zarządców tych dróg.

6b. Przepisu pkt 6a nie stosuje się do obliczenia iloczynu ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, na których ostatni iloczyn ruchu przekroczył wartość 20 000.”;

c) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym, na którym z drogą krzyżują się wyłącznie tory dojazdowe do bocznic kolejowej, sumuje się wszystkie przejazdy pociągów oraz jazd manewrowych w miesiącu przeprowadzania pomiarów natężenia ruchu drogowego, a obliczoną wartość dzieli się przez liczbę dni, w których odnotowano jazdy tych składów.”,

d) w pkt 8 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Pomiaru dokonuje się w sposób określony w pkt 2-7a.”;

36) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) w części A:

– tabela nr 1 otrzymuje brzmienie:

Dopuszczalna prędkość pojazdów drogowych na drodze w km/h	Odległość punktu obserwacyjnego w m
100	140
90	120
80	100
70	80
≤ 60	60

– dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku braku odpowiedniej widoczności określonej w tabeli nr 1 należy wprowadzić ograniczenie dopuszczalnej prędkości na drodze, do wartości odpowiadającej rzeczywistej widoczności, zgodnie z tabelą nr 1.”,

b) w części B:

– w pkt 1 skreśla się zdanie drugie,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B lub C projektowanych w nowych lokalizacjach powinny być zapewnione warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m.

1b. W przypadku zmiany kategorii przejazdu kolejowo-drogowego, z wyjątkiem zmiany na kategorię F, lub jego budowy, przebudowy lub remontu powinny być zapewnione warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m, jeżeli planowane roboty obejmują swym zakresem zmianę położenia osi drogi w planie.”,

– pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14. W obrębie trójkątów widoczności nie sytuuje się obiektów ograniczających widoczność, w szczególności obiektów budowlanych, drzew, krzewów i innych upraw wysokopiennych, reklam, elementów ochrony akustycznej.”,

c) w części C pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku gdy na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla największej prędkości pociągów w rejonie przejścia, zarządca kolei określa dopuszczalną prędkość pociągów w rejonie przejścia w oparciu o rzeczywistą długość odcinka  $L_2$ .”;

37) załącznik nr 4 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

**§ 2. 1.** Do skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, dla których przed dniem wejścia w życie 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 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

**§ 3. 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 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 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

**§ 4.** Zarządcy kolei dostosują istniejące przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia do wymagań określonych w rozporządzeniu zmienianym w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 30 czerwca 2023 r.

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

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 13 września 2018 r. (poz. 1876)

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

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

- 1) niezwłocznie zapewnia kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika;
- 2) dodatkowo oznacza doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem drogowym 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 na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli zarządca kolei 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 czoła pociągów, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego, do 20 km/h;
- 2) zarządzeniu, w przypadku nieustawienia wskaźnika W6b, dodatkowego podawania z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W6a od km ustalonego przez zarządcę kolei indywidualnie dla każdego przejazdu kolejowo-drogowego – zgodnie z § 84 ust. 2.

3. W przypadku, o którym mowa w pkt 2, zarządca kolei niezwłocznie oznakowuje przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym 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 na przejazdach kolejowo-drogowych, do czasu przekazania ich do eksploatacji, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B i C należy zasłonić komory sygnałowe na wszystkich sygnalizatorach drogowych i wyłączyć wszystkie sygnalizatory akustyczne.

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

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

- 1) występuje do zarządcy drogi:
  - a) o zmianę znaku drogowego A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B 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 umieszczenie znaku drogowego A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d wskazującą przejazd kolejowy, na którym warunki miejscowe powodują szczególne niebezpieczeństwo powstawania wypadków, i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego;
- 2) demontuje drągi roгатki na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B oraz umieszcza 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 uszkodzona”;
- 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, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W6a ustawia wskaźnik W6b;
- 5) ustala, w uzgodnieniu z zarządcą drogi, termin przywrócenia obsługi lub naprawy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia braku dróżnika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu.

7. W przypadkach, o których mowa w pkt 6, zarządca kolei informuje właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwego zarządcę drogi o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego i o ewentualnych utrudnieniach.

8. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu zarządca kolei niezwłocznie:

- 1) wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągów, na całej szerokości przejścia, do 20 km/h;
- 2) zarządza, w przypadku nieustawienia wskaźnika W6b, wielokrotne podawanie z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W6a do przejścia.

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

- 1) demontuje drągi roгатki oraz umieszcza znak drogowy G-3 lub G-4, a na przejściu wyposażonym w sygnalizatory drogowe umieszcza tablice informacyjne „sygnalizacja uszkodzona”;
- 2) utrzymuje ograniczenie prędkości czoła pociągów, na całej szerokości przejścia, do 20 km/h;
- 3) zastępuje wskaźniki W6a, ustawione od strony toru z obu stron przejścia, wskaźnikami W6b;
- 4) ustala termin przywrócenia właściwego działania urządzeń zabezpieczenia ruchu nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia usterki.

10. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu do czasu przekazania ich do eksploatacji należy zasłonić komory sygnałowe na wszystkich sygnalizatorach drogowych i wyłączyć wszystkie sygnalizatory akustyczne.