



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 21 października 2024 r.

Poz. 1552

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 14 października 2024 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 2024 r. poz. 725, 834 i 1222) 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, z 2018 r. poz. 1876, z 2020 r. poz. 710 oraz z 2023 r. poz. 2453) w załączniku nr 4 do rozporządzenia po pkt 3 dodaje się pkt 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. W przypadku zamknięcia jednego z torów dla ruchu pociągów na linii kolejowej dwutorowej lub wielotorowej w związku z koniecznością wykonywania pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego i dezaktywacją urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego na tym torze przepisów pkt 2, 3 i 6–9 nie stosuje się, a ruch pociągów na torze czynnym lub torach czynnych prowadzi się bez wprowadzania ograniczenia prędkości czoła pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia – po:

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

3b. Przepisy pkt 3a stosuje się także w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników oddziaływania pociągu na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze zamkniętym.”.

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

§ 2. Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych dostosują przepisy wewnętrzne do wymagań rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury: *wz. A. Marchewka*