



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 26 kwietnia 2024 r.

Poz. 640

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

z dnia 16 kwietnia 2024 r.

#### zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.<sup>3)</sup>) 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. poz. 987, z 2014 r. poz. 867 oraz z 2018 r. poz. 1175) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 13 w ust. 2 w tabeli 3.1 „Parametry eksploatacyjne linii kolejowych” w wierszu trzecim lp. 1 otrzymuje brzmienie:

1	Magistralne (0)	$T \geq 25$	$120 < V_{\max} \leq 350$	$80 < V_{\max} \leq 160$
---	-----------------	-------------	---------------------------	--------------------------

2) w § 15 w ust. 5 w tabeli 3.2 „Warunki klasyfikacji torów kolejowych” w kolumnie 2 „dopuszczalna prędkość pociągów w km/h” liczbę „250” zastępuje się liczbą „350”;

3) w § 31:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. 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 parametrów należy uzgodnić z zarządcą infrastruktury kolejowej.”

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

„1aa. W przypadku, o którym mowa w ust. 1a, przepisów ust. 2–4, § 24 ust. 2 pkt 3–5 oraz § 32–38 nie stosuje się.”

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 15 września 2023 r. pod numerem 2023/0542/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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 553, 967, 1506, 1597, 1681, 1688, 1762, 1890, 1963 i 2029.

- c) ust. 1b otrzymuje brzmienie:
- „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 dopuszcza się stosowanie zasad obliczeń i dopuszczalnych wartości parametrów określonych w ust. 2–4, § 24 ust. 2 pkt 3–5 oraz § 32–38.”;
- 4) w § 40 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Liczba torów głównych na stacji powinna odpowiadać co najmniej liczbie torów szlakowych wchodzących do danej stacji.”;
- 5) w § 48 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Konstrukcja, stateczność i nośność obiektów inżynierskich powinny spełniać wymagania Polskich Norm.”;
- 6) w § 49:
- a) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:
- „6. W obliczeniach statycznych konstrukcji nośnej obiektu należy uwzględnić przesunięcie osi toru względem osi podłużnej obiektu.
7. Wzniesienie toru na obiekcie inżynierskim powinno być określone przez projektanta.”;
- b) dodaje się ust. 13 w brzmieniu:
- „13. W przypadku braku technicznych możliwości zastosowania odbojnic w sposób określony w ust. 12 dopuszcza się zastosowanie innych skutecznych metod przeciwdziałających skutkom wykołowania się taboru kolejowego.”;
- 7) w § 50:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Światło mostów powinno się ustalać na podstawie obliczeń hydrologicznych dla maksymalnego przepływu rocznego wody o prawdopodobieństwie wystąpienia przepływu miarodajnego nie większym niż 0,5 % dla wszystkich kategorii linii kolejowych, przy zachowaniu następujących wymagań:
- 1) spód konstrukcji mostu powinien być wzniesiony ponad poziom wody maksymalnie spiętrzonej nad wodami śródlądowymi nieżeglownymi:
    - a) co najmniej 1,00 m – na wodach uznanych za spławne oraz na ciekach niespławnych,
    - b) co najmniej 0,50 m – na pozostałych wodach nieżeglownych,
    - c) co najmniej 1,50 m – na wodach uznanych za żeglowne, pod przęsłami nieżeglownymi,
  - 2) spód konstrukcji mostu (przęseł) nad ciekami żeglownymi powinien być wzniesiony ponad najwyższy poziom wody żeglownej zgodnie z wymogami danej klasy drogi wodnej,
  - 3) górna powierzchnia ciosu podłożyskowego podpory mostu kolejowego powinna być wzniesiona co najmniej 0,50 m powyżej poziomu maksymalnej wody spiętrzonej,
  - 4) ze względu na warunki spływu lodów w wieloprzęsłowych mostach co najmniej jedno przęsło w korycie głównym cieku powinno mieć rozpiętość nie mniejszą niż 1/5 szerokości lustra wody przy jej średnim stanie.”;
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Na mostach i wiaduktach wydziela się obustronne chodniki o szerokości nie mniejszej niż 0,8 m, z wyjątkiem obiektów z naziemem, gdzie jest możliwe ukształtowanie ławy torowiska.”;
- 8) w § 52 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
- „3a. Dopuszcza się niestosowanie nisz, o których mowa w ust. 3, w przypadku:
- 1) tuneli liniowych jednotorowych wyposażonych w chodnik,
  - 2) tuneli liniowych wielotorowych wyposażonych w chodniki
- o minimalnej szerokości 0,8 m.”;
- 9) w § 122:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Sieć gazowa o maksymalnym ciśnieniu roboczym (MOP) mniejszym lub równym 0,5 MPa przebiegająca przez obszar kolejowy powinna posiadać na granicy z tym obszarem zawór odcinający, umożliwiający zamknięcie dopływu gazu w przypadku awarii sieci lub urządzeń gazowych podłączonych do sieci.”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Sieć gazowa o maksymalnym ciśnieniu roboczym (MOP) większym niż 0,5 MPa przebiegająca przez obszar kolejowy powinna mieć możliwość zamknięcia dopływu gazu w przypadku awarii sieci lub urządzeń gazowych podłączonych do sieci.”;

10) w § 125:

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

„1a) kąt skrzyżowania rurociągu z torami kolejowymi prowadzonymi w tunelu o nazioście powyżej 10 m powinien być zbliżony do 90°, lecz nie mniejszy niż 30°,

1b) kąt skrzyżowania rurociągu z torami kolejowymi prowadzonymi na obiekcie inżynieryjnym (wiadukcie, estakadzie) powinien być zbliżony do 90°, lecz nie mniejszy niż 30°,”

b) pkt 2–4 otrzymują brzmienie:

„2) rurociągi przeprowadzane pod torami kolejowymi powinny być układane w rurach ochronnych, osłonowych lub przepustach z zachowaniem wymogów skrajni budowli, aby możliwy był ich remont lub konserwacja w sposób niepowodujący zakłóceń w prowadzeniu ruchu pojazdów kolejowych; dla rurociągów wodociągowych, ciepłowniczych i kanalizacyjnych końce rury ochronnej należy wprowadzić do komory rewizyjnej lub studni rewizyjnej,

3) rury ochronne, osłonowe lub przepusty, o których mowa w pkt 2, powinny być układane na głębokości co najmniej 1,50 m od główki szyny oraz 0,50 m od dna rowu bocznego odwadniającego tory kolejowe; rury ochronne i osłonowe powinny być zabezpieczone od wpływów korozji elektrolitycznej,

4) na wejściu i wyjściu rurociągu, z wyłączeniem gazociągu, pod tory kolejowe powinno się wykonać komory rewizyjne lub studnie rewizyjne, z uwzględnieniem możliwości rozbudowy lub modernizacji urządzeń kolejowych.”

**§ 2. 1.** Do budowli kolejowych, których budowa nie została zakończona przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

2. Do budowli kolejowych, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

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

– stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, z wyjątkiem § 125 pkt 2 i 3 rozporządzenia zmienianego w § 1, które stosuje się w brzmieniu dotychczasowym.

3. Na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, do budowli kolejowych, o których mowa w ust. 2, stosuje się § 125 pkt 2 i 3 rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

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

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*