

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 21 września 1962 r.

w sprawie skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi.

Na podstawie art. 6 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. Nr 54, poz. 311) i art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — Prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) zarządza się, co następuje:

DZIAŁ I.

Warunki techniczne skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi.

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejszego zarządzenia mają zastosowanie do skrzyżowań linii kolejowych kolei użytku publicznego i kolei użytku niepublicznego z drogami publicznymi.

§ 2. Skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną może być w jednym poziomie lub w różnych poziomach. Skrzyżowanie dwupoziomowe polega na przeprowadzeniu drogi nad torami kolejowymi za pomocą wiaduktu drogowego lub przeprowadzeniu linii kolejowej nad drogą za pomocą wiaduktu kolejowego.

§ 3. 1. Dla celów ustalenia w niniejszym zarządzeniu warunków technicznych skrzyżowania dróg publicznych, określonych w ustawie z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 20, poz. 90), z kolejami przyjmuje się podział dróg na klasy techniczne i kategorie, określone w ust. 2 i 3.

2. Drogi położone poza obszarem miast i osiedli oraz ulice leżące w ciągu tras dróg przelotowych w miastach nie wyłączonych z województw i nie stanowiących powiatów miejskich dzieli się na drogi:

1) I klasy technicznej — przeznaczone dla szybkiego ruchu wyłącznie pojazdów samochodowych, mające specjalne znaczenie komunikacyjne,

- 2) II klasy technicznej — przeznaczone w zasadzie dla ruchu mieszanego pojazdów, jednak o zdecydowanej przewadze ruchu samochodowego, o znaczeniu komunikacyjnym dla obszaru całego kraju,
- 3) III klasy technicznej — przeznaczone dla ruchu mieszanego, o znaczeniu komunikacyjnym dla obszaru całego kraju lub też dla obszaru grupy województw (regionu),
- 4) IV klasy technicznej — przeznaczone dla ruchu mieszanego, o znaczeniu komunikacyjnym dla poszczególnych województw lub powiatów,
- 5) V A klasy technicznej — przeznaczone w zasadzie dla ruchu mieszanego, lecz o zdecydowanej przewadze ruchu konnego lub powolnych pojazdów samochodowych, o znaczeniu komunikacyjnym dla poszczególnych powiatów lub kilku gromad,
- 6) V B klasy technicznej — przeznaczone w zasadzie dla ruchu mieszanego, lecz o zdecydowanej przewadze ruchu konnego lub powolnych pojazdów samochodowych, o małej istniejącej lub przewidywanej intensywności ruchu, o znaczeniu komunikacyjnym dla poszczególnych gromad, wsi lub gospodarstw rolnych.

3. Drogi miejskie (ulice), z wyłączeniem ulic określonych w ust. 2, dzieli się na kategorie:

- 1) E (ekspresowe) — przeznaczone do prowadzenia szybkiego ruchu tranzytowego bez obsługi przyległych terenów,
- 2) P (pośpieszne) — przeznaczone do zapewnienia łączności komunikacyjnej między dzielnicami mieszkalnymi, przemysłowymi, parkami i z centrum miast oraz do obsługi terenów przyległych,
- 3) N (normalne) — przeznaczone do zapewnienia łączności komunikacyjnej dzielnic miejskich z ulicami kategorii P oraz do obsługi potrzeb ruchu w obrębie dzielnicy,
- 4) W (wolne) — przeznaczone do zapewnienia łączności komunikacyjnej bloków mieszkalnych i grup budynków z ulicami pozostałych kategorii.

4. Drogi miejskie (ulice), określone w ust. 3, dzieli się ponadto na klasy techniczne zależnie od ilości jezdni i pasm ruchu na każdej jezdni. Zaliczenie tych dróg do poszczególnych kategorii odbywa się według następującej tabeli:

Kategoria drogi miejskiej (ulicy)	Klasa techniczna drogi miejskiej (ulicy)	Ilość jezdni	Ilość pasm ruchu na każdej jezdni
E	I	2	3
	II	2	2
P	I	2	3
	II	2	2
	IIA	1	4
	III	1	3
	IV	1	2
N	I	2 lub 1	3 6
	II	2 lub 1	2 4
	III	1	3
	IV	1	2
W	IV	1	2
	V	1	1 lub 2

§ 4. Ilekcioć w zarządzeniu jest mowa:

- o przejazdach — należy przez to rozumieć skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną w jednym poziomie,
- o przejściach — należy przez to rozumieć skrzyżowanie linii kolejowej z drogą publiczną w jednym poziomie, przeznaczoną tylko dla pieszych,
- o drogach miejskich (ulicach) — należy przez to rozumieć również drogi (ulice) w osiedlach,
- o iloczynie ruchu — należy przez to rozumieć natężenie ruchu pojazdów drogowych i pociągów na przejeździe, obliczone zgodnie z § 36,
- o właściwym dla danej drogi zarządzie drogowym — należy przez to rozumieć właściwy wojewódzki zarząd dróg publicznych lub właściwy do spraw drogowych albo do spraw gospodarki komunalnej organ prezydium powiatowej rady narodowej (miejskiej rady narodowej w mieście stanowiącym powiat miejski) bądź rady narodowej miasta wyłączonego z województwa,
- o skrajni budowli — należy przez to rozumieć graniczną linię wyznaczającą dopuszczalne odległości obiektu budowlanego i urządzeń technicznych od osi toru.

§ 5. Skrzyżowanie dwupoziomowe należy stosować, jeżeli:

- linia kolejowa krzyżuje się z drogą I klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, albo z drogą miejską (ulicą) I lub II klasy technicznej w kategorii E, określoną w § 3 ust. 3 i 4,
- droga (bez względu na klasę techniczną) przecina tory kolejowe w obrębie stacji kolei normalnotorowej między semaforami wjazdowymi,
- linia kolejowa krzyżuje się z drogą II lub III klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, albo z drogą miejską (ulicą) I, II, IIA lub III klasy technicznej w kategorii P, określoną w § 3 ust. 3 i 4,
- linia kolejowa krzyżuje się z drogą IV, VA lub VB klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, albo z drogą

miejską (ulicą) IV klasy technicznej w kategorii P, I, II, III lub IV klasy technicznej w kategorii N, IV lub V klasy technicznej w kategorii W, określoną w § 3 ust. 3 i 4, i zachodzą następujące warunki:

- iloczyn ruchu jest równy lub większy od 60.000,
- droga przecina tory kolejowe w obrębie stacji kolei wąskotorowej między semaforami wjazdowymi,
- istnieją dogodne warunki terenowe i zastosowanie skrzyżowania dwupoziomowego jest uzasadnione pod względem ekonomicznym lub obronnym.

§ 6. Odstępstwa od stosowania skrzyżowań dwupoziomowych przewidzianych w § 5 pkt 2, 3, 4 lit. a) i b) są dopuszczalne:

- dla skrzyżowań projektowanych, przy budowie nowej linii kolejowej lub nowej drogi — za zgodą Ministra Komunikacji, wyrażoną w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, przy czym jeżeli projektowane skrzyżowanie ma dotyczyć dróg określonych w § 3 ust. 3 i 4, Minister Komunikacji wyraża zgodę również w porozumieniu z Ministrem Gospodarki Komunalnej, a gdy ma być urządzone w granicach zainwestowania jednostki osadniczej — także w porozumieniu z Przewodniczącym Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury,
- dla skrzyżowań istniejących — za zgodą właściwej terenowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych, wyrażoną w porozumieniu z właściwym okręgiem wojskowym, z właściwym do spraw komunikacji lub do spraw gospodarki komunalnej organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) i z właściwym dla danej drogi zarządem drogowym, a jeżeli istniejące skrzyżowanie znajduje się w granicach zainwestowania jednostki osadniczej — również w porozumieniu z wojewódzkim organem miejscowego planowania przestrzennego.

§ 7. 1. Przy przejazdach należy dążyć do uzyskania dla skrzyżowania drogi z torami kolejowymi kąta 90°. Kąt skrzyżowania powinien wynosić co najmniej:

- na kolejach normalnotorowych — 60°,
- na kolejach wąskotorowych — 45°.

2. W przypadkach uzasadnionych względami techniczno-ekonomicznymi, na istniejących przejazdach kąt skrzyżowania może być mniejszy, jednak powinien wynosić co najmniej:

- na kolejach normalnotorowych — 45°,
- na kolejach wąskotorowych — 30°.

§ 8. Kąt skrzyżowania dwupoziomowego określa się w zależności od konstrukcji wiaduktu oraz kosztów budowy skrzyżowania.

§ 9. Długość odcinka prostego drogi przy skrzyżowaniu jednopoziomowym, mierząc od skrajnej szyny, powinna wynosić, po obu stronach skrzyżowania, co najmniej 20 m, niezależnie od klasy technicznej drogi.

§ 10. 1. Długość odcinka prostego drogi w razie zastosowania wiaduktu drogowego powinna wynosić, po obu stronach wiaduktu, co najmniej:

- dla określonych w § 3 ust. 2 dróg:
 - II klasy technicznej — 40 m,
 - III klasy technicznej — 25 m,
 - IV, VA i VB klasy technicznej — 15 m,
- dla określonych w § 3 ust. 3 i 4 dróg miejskich (ulic):
 - wszystkich klas technicznych w kategorii P — 40 m,
 - I, II i III klasy technicznej w kategorii N — 25 m,
 - IV klasy technicznej w kategorii N oraz IV i V klasy technicznej w kategorii W — 15 m.

2. W razie usytuowania wiaduktu drogowego na krzywej, krzywa ta powinna być zaprojektowana tak, aby jej końce znajdowały się z obu stron wiaduktu w odległości podanej w ust. 1.

3. Długość odcinka prostego drogi w razie zastosowania wiaduktu kolejowego powinna wynosić, po obu stronach wiaduktu, co najmniej:

- 1) dla określonych w § 3 ust. 2 dróg:
 - II klasy technicznej — 50 m,
 - III klasy technicznej — 30 m,
 - IV, VA i VB klasy technicznej — 20 m,
- 2) dla określonych w § 3 ust. 3 i 4 dróg miejskich (ulic):
 - wszystkich klas technicznych w kategorii P — 50 m,
 - I, II i III klasy technicznej w kategorii N — 30 m,
 - IV klasy technicznej w kategorii N oraz IV i V klasy technicznej w kategorii W — 20 m.

§ 11. Do skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi kolei wąskotorowych o jednym torze można stosować długości odcinka prostego drogi mniejsze od określonych w § 10, pod warunkiem sprawdzenia i uzyskania potrzebnej widoczności poziomej na trasie drogowej.

§ 12. Projekty skrzyżowań linii kolejowych kolei użytku publicznego z drogami powinny być uzgodnione z właściwym dla danej drogi zarządem drogowym, a kolei użytku niepublicznego z drogami — także z właściwą dyrekcją okręgową kolei państwowych.

§ 13. Dla dróg I klasy technicznej, określonych w § 3 ust. 2 pkt 1, warunki techniczne wymienione w § 10 i 11 ustala w każdym przypadku Minister Komunikacji, a dla dróg miejskich (ulic) kategorii E, określonych w § 3 ust. 3 pkt 1 — Minister Gospodarki Komunalnej.

Rozdział 2.

Skrzyżowania jednopoziomowe.

§ 14. Widoczność przejazdu z drogi publicznej powinna być zachowana niezależnie od rodzaju zabezpieczenia ruchu zastosowanego na skrzyżowaniu. Najmniejsza dopuszczalna odległość widoczności powinna wynosić:

- 1) przy drogach określonych w § 3 ust. 2:

Klasa techniczna drogi	Odległość widoczności m
II	100
III	80
IV	70
VA i VB	60

- 2) przy drogach miejskich (ulicach) określonych w § 3 ust. 3 i 4:

Kategoria i klasa techniczna drogi miejskiej (ulicy)	Odległość widoczności m
I i II w kategorii P	100
IIA, III i IV w kategorii P	80
I, II, III i IV w kategorii N	70
IV i V w kategorii W	60

§ 15. Przy projektowaniu przekroju podłużnego drogi w obrębie skrzyżowania należy stosować następujące zasady:

- 1) z obu stron przejazdu, mierząc od skrajnej szyny, należy przewidzieć odcinki poziome lub o pochyleniu nie większym od 1,5‰ o długości:
 - a) dla określonych w § 3 ust. 2 dróg:
 - II i III klasy technicznej — co najmniej 20 m,
 - IV, VA i VB klasy technicznej — co najmniej 10 m,
 - b) dla określonych w § 3 ust. 3 i 4 dróg miejskich (ulic):
 - wszystkich klas technicznych w kategorii P oraz I i II klasy technicznej w kategorii N — co najmniej 20 m,
 - III i IV klasy technicznej w kategorii N oraz IV i V klasy technicznej w kategorii W — co najmniej 10 m,
- 2) pochylenia podłużne drogi na dojazdach do przejazdów powinny odpowiadać warunkom danej klasy technicznej drogi i na odcinku przyległym do odcinka określonego w pkt 1, długości co najmniej 50 m, nie powinny przekraczać:
 - a) dla określonych w § 3 ust. 2 dróg:
 - II klasy technicznej — 4‰,
 - III klasy technicznej — 5‰,
 - IV klasy technicznej — 6‰,
 - VA i VB klasy technicznej — 8‰,
 - b) dla określonych w § 3 ust. 3 i 4 dróg miejskich (ulic):
 - I i II klasy technicznej w kategorii P — 4‰,
 - IIA, III i IV klasy technicznej w kategorii P oraz I i II klasy technicznej w kategorii N — 5‰,
 - III i IV klasy technicznej w kategorii N — 6‰,
 - IV i V klasy technicznej w kategorii W — 8‰,
- 3) jeżeli spadek drogi w stronę przejazdu jest większy od 5‰, odcinki poziome określone w pkt 1 należy powiększyć o 10 m.

§ 16. W razie konieczności skrzyżowania dróg z torami kolejowymi położonymi w łuku należy dążyć do ułożenia wszystkich toków szynowych w profilu podłużnym drogi w linii prostej w sposób określony na rysunku, stanowiącym załącznik nr 1 do zarządzenia; jeżeli rozwiązanie to nie jest możliwe, należy szyny bliższe osi międzytorza doprowadzić do jednego poziomu w sposób określony na rysunku stanowiącym załącznik nr 2 do zarządzenia, dążąc do stworzenia najmniej uciążliwych warunków przejazdu. Pochylenia podłużne drogi na dojazdach do przejazdu powinny odpowiadać zasadom określonym w § 15.

§ 17. 1. Szerokość korony i jezdni drogi, określonej w § 3 ust. 2, na skrzyżowaniu poza zabudowanym terenem miast lub osiedli, mierzona prostopadle do osi drogi, powinna wynosić:

Klasa techniczna drogi	Szerokość w metrach	
	korony drogi	jezdni
II	12	7
III	11	6
IV	10	6
VA	8	5
VB	7	5

2. Szerokość skrzyżowania na zabudowanym terenie miast i osiedli powinna odpowiadać istniejącej lub projektowanej szerokości jezdni drogi lub ulicy miejskiej.

3. Nawierzchnia drogowa w obrębie torowiska kolejowego powinna być płaska, szorstka i bez pochyłeń poprzecznych.

§ 18. Rodzaj nawierzchni drogowej na przejeździe powinien być w zasadzie ten sam, co na drodze, z wyjątkiem odcinka w obrębie torowiska kolejowego, na którym należy stosować nawierzchnię z kostki, płyt prefabrykowanych lub tym podobną nawierzchnię typu rozbiernego.

§ 19. Dla ruchu pieszych, gdy nie jest konieczne zastosowanie oddzielnego wiaduktu dla pieszych, należy w miarę potrzeby, zależnie od natężenia tego ruchu, stosować oddzielne chodniki odsunięte od jezdni, a gdy względy bezpieczeństwa tego wymagają — oddzielenie chodnika od jezdni poręczami.

§ 20. Na przejazdach drogi gruntowe powinny być zaopatrzone w nawierzchnię twardą co najmniej na długości:

- 1) w II i III klasie technicznej (§ 3 ust. 2) oraz w wszystkich klasach technicznych w kategorii P i w I i II klasie technicznej w kategorii N (§ 3 ust. 3 i 4) — 20 m,
 - 2) w IV, VA i VB klasie technicznej (§ 3 ust. 2) oraz w III i IV klasie technicznej w kategorii N i w IV i V klasie technicznej w kategorii W (§ 3 ust. 3 i 4) — 10 m
- mierząc od skrajnej szyny z każdej strony przejazdu. Gdy spadek drogi ku przejazdowi przekracza 4‰, długości te należy powiększyć o 10 m. Szerokość jezdni należy ustalać zgodnie z § 17.

§ 21. Złobek zabezpieczający na przejeździe swobodne przejście obrzeży kół taboru powinien mieć konstrukcję i wymiary przepisane dla danej linii kolejowej.

§ 22. 1. Po obu stronach przejazdu nie zaopatrzonego w rogatki lub półrogatki należy ustawiać na odcinku drogi określonym w § 9, obustronnie, pacholki w odstępach co 2 m nawet w przypadkach, kiedy przepisy w sprawie ruchu na drogach publicznych nie przewidują zabezpieczenia trasy drogowej pachółkami lub poręczami. Najbliższe toru pachółki powinny się znajdować w odległości 3 m od osi skrajnego toru kolei normalnotorowej, a 2,5 m od osi skrajnego toru kolei wąskotorowej.

2. Jeżeli przejazdy są zaopatrzone w rogatki lub półrogatki, pacholki, o których mowa w ust. 1, należy ustawiać na zewnątrz od tych rogatek lub półrogatek, odcinki zaś drogi pomiędzy torem a rogatkami należy ogradzać poręczami w sposób utrudniający dostęp do toru z ominięciem rogatek. Najbliższe toru końce poręczy powinny się znajdować w odległości 3 m od osi skrajnego toru kolei normalnotorowej, a 2,5 m od osi skrajnego toru kolei wąskotorowej.

§ 23. Odwodnienie przejazdu w obrębie torowiska kolejowego powinno być wykonane przez zastosowanie pod nawierzchnią drogową przepuszczającego wodę podłoża oraz w razie potrzeby, zależnie od rodzaju nawierzchni, przez ułożenie sączków; w granicach zaś obszaru kolejowego na całej długości drogi — przez urządzenie wzdłuż drogi rowów bocznych oraz przepustów pod dojazdami.

Rozdział 3.

Skrzyżowania dwupoziome.

§ 24. 1. Wiadukty drogowe powinny być projektowane jako konstrukcje stałe. Na drogach IV, VA i VB klasy technicznej, określonych w § 3 ust. 2, oraz na drogach miejskich (ulicach) IV klasy technicznej w kategorii N i IV i V klasy technicznej w kategorii W, określonych w § 3 ust. 3 i 4, mogą być za zgodą właściwej dyrekcji okręgowej kolei państwowych i właściwego dla danej drogi zarządu drogowego projektowane tymczasowe wiadukty (drewniane i półstałe).

2. Konstrukcja drewniana tymczasowych wiaduktów drogowych powinna być uodporniona na działanie ognia do granicy właściwej dla materiałów trudnopalnych.

§ 25. 1. Wiadukty kolejowe należy projektować w zasadzie jako jednoprzęsłowe.

2. Skrajnia otworów wiaduktów kolejowych powinna odpowiadać wymiarom podanym na rysunku, stanowiącym załącznik nr 3 do zarządzenia, przy czym szerokość skrajni powinna odpowiadać szerokości korony drogi dla danej klasy technicznej.

3. W razie projektowania szerokości skrajni mniejszej od szerokości korony drogi dla danej klasy technicznej, wymiary skrajni należy uzgodnić:

- 1) z właściwym dla danej drogi zarządem drogowym — w stosunku do skrajni otworów wiaduktów kolejowych kolei użytku publicznego,
- 2) z właściwą dyrekcją okręgową kolei państwowych i z właściwym dla danej drogi zarządem drogowym — w stosunku do skrajni otworów wiaduktów kolejowych kolei użytku niepublicznego.

4. Dla dróg IV, VA i VB klasy technicznej określonych w § 3 ust. 2, za zgodą Ministra Komunikacji, wysokość skrajni może wynosić: nad jezdnią 4 m, a nad poboczem 3 m (załącznik nr 3). Dla dróg miejskich (ulic) IV klasy technicznej w kategorii N oraz IV i V klasy technicznej w kategorii W, określonych w § 3 ust. 3 i 4, za zgodą Ministra Gospodarki Komunalnej, wysokość skrajni może wynosić nad jezdnią 4 m, a nad chodnikiem 3 m.

5. Jeżeli droga ma przekrój uliczny (jezdnia drogi ograniczona obustronnie krawężnikami wystającymi ponad jezdnię), szerokość skrajni oblicza się, przyjmując szerokość jezdni co najmniej 9 m oraz szerokość obustronnych chodników według potrzeby, co najmniej jednak po 1,25 m.

6. Jeżeli po drodze krzyżującej się z linią kolejową przebiega inna linia kolejowa lub linia tramwajowa, należy przy ustalaniu skrajni otworów wiaduktów kolejowych uwzględnić przepisy obowiązujące dla linii kolejowych i tramwajowych. Szerokość pasa przeznaczonego na torowisko tramwajowe powinna być zgodna z przepisami o budowie linii tramwajowych, a torowisko powinno być wydzielone od ruchu pojazdów samochodowych. Przepis ten stosuje się tylko do budowy wiaduktów nowych.

§ 26. Jeżeli ze względu na szerokość wiaduktu kolejowego (długość po osi drogi) oświetlenie drogi światłem dziennym jest niedostateczne, należy wiadukt oświetlić światłem sztucznym.

§ 27. Jeżeli przy zagłębieniu drogi pod wiaduktem nie jest możliwe naturalne odwodnienie drogi, należy przewidzieć odprowadzenie wody za pomocą specjalnych urządzeń.

§ 28. Konstrukcja nośna wiaduktów kolejowych nad ulicami miejskimi powinna zabezpieczać użytkowników dróg od zabrudzenia smarami, żuzłem i innymi odpadkami z przejeżdżających pociągów oraz wodą ściekającą z wiaduktu.

§ 29. Drogi I, II i III klasy technicznej, określone w § 3 ust. 2, oraz drogi miejskie (ulice) wszystkich klas technicznych w kategorii E i P oraz I i II klasy technicznej w kategorii N, określone w § 3 ust. 3 i 4, krzyżujące się z torami kolejowymi w różnych poziomach za pomocą wiaduktów drogowych, powinny mieć połączenie w postaci stałych objazdów awaryjnych w poziomie szyn, które powinny być wykonane na następujących zasadach:

- 1) odległość objazdu awaryjnego od wiaduktu powinna wynosić od 50 do 1000 m, zależnie od warunków tereno-

wych; jeżeli w tej odległości od wiaduktu znajduje się dogodny przejazd w poziomie szyn, połączony drogą o twardej nawierzchni, objazdu awaryjnego przy wiadukcie nie należy budować,

- 2) objazdy awaryjne powinny odpowiadać warunkom dróg IV klasy technicznej, określonych w § 3 ust. 2, i w zależności od potrzeb lokalnych warunkom dróg miejskich (ulic) III lub IV klasy technicznej w kategorii N, określonych w § 3 ust. 3 i 4,
- 3) na objazdach awaryjnych należy stosować nawierzchnie typu przewidywanego, dobrze znoszące ciężki ruch (np. bruk),
- 4) objazdy budowane specjalnie jako awaryjne powinny być w czasie funkcjonowania wiaduktów zamknięte dla ruchu oraz odpowiednio zabezpieczone i oznakowane.

DZIAŁ II.

Zabezpieczenie ruchu na przejazdach i przejściach.

Rozdział 1.

Klasyfikacja przejazdów i przejść.

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

- A — przejazdy użytku publicznego z rogatkami,
- B — przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną z półrogatkami,
- C — przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną,
- D — przejazdy użytku publicznego bez rogatki i bez sygnalizacji świetlnej,
- E — przejścia użytku publicznego,
- F — przejazdy i przejścia użytku niepublicznego.

§ 31. 1. Do kategorii A zalicza się przejazdy z rogatkami zamykanymi na czas przejścia pociągu, z obsługą na miejscu lub z odległości.

2. Zabezpieczenie przejazdu rogatkami z obsługą na miejscu należy stosować, jeżeli:

- 1) droga na jednym przejeździe przecina więcej niż dwa tory główne na szlaku,
- 2) droga przecina tory, na których stale odbywają się manewry taboru kolejowego,
- 3) warunki miejscowe (np. przejazdy na zabudowanym terenie miast lub osiedli) wymagają strzeżenia przejazdu,
- 4) przejazd ze względu na warunki ruchu, widzialności lub warunki techniczne nie może być zaliczony do kategorii B, C i D.

3. Zabezpieczenie przejazdu rogatkami z obsługą z odległości można stosować poza zabudowanym terenem miast lub osiedli na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogą IV, VA lub VB klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, jeżeli:

- 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od 20.000, a mniejszy od 50.000;
- 2) iloczyn ruchu jest mniejszy od 20.000, a przejazd nie odpowiada warunkom widzialności określonym w § 35.

4. W szczególnych przypadkach ze względu na warunki ruchu zabezpieczenie przejazdu rogatkami zamykanymi na czas przejścia pociągu z obsługą na miejscu może być uzupełnione urządzeniem samoczynnej sygnalizacji świetlnej.

5. W poszczególnych przypadkach ze względu na warunki miejscowe i warunki ruchu dykcja okręgowa kolei państwowych w porozumieniu z właściwym dla danej drogi

zarządem drogowym, właściwym do spraw komunikacji organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) i właściwą komendą powiatową (komendą dzielnicy miasta wyłączonego z województwa) Milicji Obywatelskiej, może zarządzić, ażeby rogatki w ciągu całej doby lub tylko w porze nocnej, zamiast zamykania ich na czas przejścia pociągu, były zamknięte i otwierane tylko dla przepuszczenia użytkowników dróg.

§ 32. Do kategorii B zalicza się przejazdy, jeżeli:

- 1) linia kolejowa krzyżuje się z drogą II lub III klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, albo z drogą miejską (ulicą) wszystkich klas technicznych w kategorii P, albo I lub II klasy technicznej w kategorii N, określoną w § 3 ust. 3 i 4,
- 2) linia kolejowa krzyżuje się z drogą IV, VA lub VB klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, albo z drogą miejską (ulicą) III lub IV klasy technicznej w kategorii N albo IV lub V klasy technicznej w kategorii W, określoną w § 3 ust. 3 i 4, a iloczyn ruchu jest równy lub większy od 50.000,
- 3) warunki miejscowe przejazdów na zabudowanym terenie miast lub osiedli wymagają zastosowania tego sposobu zabezpieczenia.

§ 33. Do kategorii C zalicza się przejazdy na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogą IV, VA lub VB klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, oraz drogą miejską (ulicą) III lub IV klasy technicznej w kategorii N i IV lub V klasy technicznej w kategorii W, określoną w § 3 ust. 3 i 4, jeżeli:

- 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od 20.000, a mniejszy od 50.000,
- 2) iloczyn ruchu jest mniejszy od 20.000, a przejazd nie odpowiada warunkom widzialności określonym w § 35,
- 3) warunki miejscowe przejazdów na zabudowanym terenie miast lub osiedli wymagają zastosowania tego sposobu zabezpieczenia, a nie ma potrzeby zastosowania zabezpieczenia samoczynną sygnalizacją świetlną z półrogatkami (§ 32 pkt 3).

§ 34. Do kategorii D zalicza się przejazdy na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogą IV, VA lub VB klasy technicznej, określoną w § 3 ust. 2, oraz z drogą miejską (ulicą) III lub IV klasy technicznej w kategorii N albo IV lub V klasy technicznej w kategorii W, określoną w § 3 ust. 3 i 4:

- 1) jeżeli przejazd odpowiada warunkom widzialności określonym w § 35 i iloczyn ruchu jest mniejszy od 20.000,
- 2) bez względu na warunki widzialności, jeżeli pociągi są pilotowane i szybkość ich na przejeździe nie przekracza 15 km na godzinę.

§ 35. 1. Warunki widzialności przejazdu, uzasadniające zaliczenie go do kategorii D (§ 34), określone są w załączniku nr 4 do zarządzenia.

2. Widoczność pociągu należy sprawdzać w warunkach możliwie zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi.

§ 36. Iloczyn ruchu oblicza się na podstawie pomiarów ruchu drogowego i kolejowego. Pomiaru ruchu drogowego należy przeprowadzać w dwóch różnych okresach, każdy po 4 doby kolejno po sobie następujące, w tym 1 doba charakterystyczna (dzień świąteczny, targowy itp.). Okresy te należy wybierać tak, żeby jeden przypadał w czasie zazwyczaj największego natężenia ruchu, drugi zaś, gdy ruch jest mały. Przy obliczaniu ruchu drogowego należy uwzględnić wszystkie przekraczające przejazd pojazdy, z wyłączeniem rowerów i motorowerów nie podlegających rejestracji jako pojazdy samochodowe. Średnie dobowe natężenie ruchu dro-

gowego w danym czterodobowym okresie pomiarowym wylicza się w sposób następujący: do natężenia ruchu w czasie doby charakterystycznej pomnożonego przez 1/7 dodaje się sumę natężeń ruchu w czasie pozostałych trzech dob pomnożoną przez 2/7. Pomiary ruchu kolejowego należy przeprowadzać w tych samych okresach, w jakich przeprowadza się pomiary ruchu drogowego. Przy obliczaniu ruchu kolejowego należy uwzględniać pociągi zwyczajne i nadzwyczajne. Średnie dobowe natężenie ruchu kolejowego w danym czterodobowym okresie pomiarowym jest średnią natężeń ruchu kolejowego w poszczególnych czterech dobach. Iloczyn ruchu danego przejazdu jest średnią arytmetyczną iloczynów ruchu pojazdów drogowych i pociągów w czterodobowych okresach największego i małego natężenia ruchu drogowego.

§ 37. 1. Do kategorii E zalicza się przejścia użytku publicznego zamykane na czas przejazdu pociągu rogatkami lub za pomocą furtek albo ogrodzone kołowrotkami lub barierami.

2. Przejścia ogrodzone kołowrotkami lub barierami, tj. bez urządzenia zabezpieczającego obsługiwanego na miejscu, można stosować przez tory, na których nie odbywają się manewry taboru kolejowego:

- 1) jeżeli przejście odpowiada warunkom widzialności określonym w ust. 3,
- 2) bez względu na warunki widzialności, jeżeli szybkość pociągów nie przekracza 15 km/godz.

3. Warunki widzialności dla przejść użytku publicznego bez urządzenia zabezpieczającego obsługiwanego na miejscu określone są w załączniku nr 5 do zarządzenia.

4. Bariery, o których mowa w ust. 2, powinny być ustawione w ten sposób, żeby przechodzień przed wejściem na tor musiał zmienić kierunek ruchu.

§ 38. 1. Ustalenie sposobu zabezpieczenia nowego przejazdu lub przejścia użytku publicznego, zmiana sposobu istniejącego zabezpieczenia oraz ustalanie warunków widzialności przejazdów i przejść powinny być dokonywane przez dyrekcję okręgową kolei państwowych w porozumieniu z właściwym dla danej drogi zarządem drogowym, właściwym do spraw komunikacji organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) i właściwą komendą powiatową (komendą dzielnic miasta wyłączonego z województwa) Milicji Obywatelskiej. Przy zaliczaniu przejazdów do poszczególnych kategorii należy również brać pod uwagę czasowo lub sezonowo istniejące niedostateczne warunki widzialności. W przypadkach uzasadnionych szczególnymi warunkami miejscowymi można zastosować stopień zabezpieczenia wyższy niż wymagany niniejszymi przepisami, np. zabezpieczenie rogatkami obsługiwanymi na miejscu lub samoczynną sygnalizacją świetlną z półrogatkami — zamiast samoczynnej sygnalizacji świetlnej.

2. Warunki widzialności przejazdów i przejść powinny być sprawdzane w trybie określonym w ust. 1 w miarę potrzeby, nie rzadziej jednak niż co dwa lata.

3. Ustalenie natężenia ruchu pojazdów drogowych (§ 36) następuje w trybie określonym w ust. 1 na podstawie pomiarów dokonywanych przez właściwe zarządy drogowe w miarę potrzeby, nie rzadziej jednak niż co 2 lata na drogach państwowych, a co 4 lata na drogach pozostałych.

4. Jeżeli długość odcinka drogi pomiędzy torami, mierząc między wewnętrznymi skrajnymi szynami po osi drogi, wynosi 32 m lub więcej, przejazdy przez każdy tor lub każdą grupę torów należy rozpatrywać oddzielnie pod wzglę-

dem ich zabezpieczenia (określenia widzialności, ustawienia wskaźników ostrzegawczych itp.).

5. Jeżeli przy przejeździe zbiega się kilka dróg, przy ustalaniu jego zabezpieczenia należy brać pod uwagę wszystkie możliwe kierunki jazdy.

6. Jeżeli po drodze krzyżującej się z linią kolejową przebiega inna linia kolejowa lub linia tramwajowa, zabezpieczenie ruchu powinno uwzględniać przepisy obowiązujące w zakresie skrzyżowania kolei z kolejami lub liniami tramwajowymi.

7. Przy zmianie sposobu zabezpieczenia przejazdów lub przejść należy przedsięwziąć wszelkie środki, konieczne dla uniknięcia pomyłek ze strony użytkowników drogi. Środki te powinny obejmować tymczasowe strzeżenie przejazdu (przejścia), podanie zamierzonej zmiany do wiadomości publicznej przez terenowe organy administracji państwowej itp.

§ 39. 1. Do kategorii F zalicza się przejazdy i przejścia zaopatrzone w rogatki stale zamknięte i otwierane przez użytkowników w razie potrzeby. Korzystanie z tych przejazdów i przejść następuje na podstawie umowy zawartej między zarządem danej kolei a użytkownikiem przejazdu lub przejścia; w umowie tej należy przewidzieć, że za wszystkie wypadki, jakie mogą wyniknąć przy korzystaniu z przejazdu lub przejścia, ponosi odpowiedzialność ich użytkownik.

2. Urządzenie przejazdów i przejść, określonych w ust. 1, przez tory kolei użytku niepublicznego, ustalenie warunków zabezpieczenia ruchu na nich i warunków korzystania z nich wymaga zgody dyrekcji okręgowej kolei państwowych.

Rozdział 2.

Rogatki.

§ 40. Przy przejazdach z rogatkami obsługiwanymi na miejscu odległość posterunku obsługi od przejazdu nie powinna być większa niż 50 m. Rogatki uważa się za obsługiwane z odległości, jeżeli odległość posterunku obsługującego rogatki od przejazdu jest większa niż 50 m. W razie nastawiania rogatek z piętra budynku nastawni, rogatki uważa się za obsługiwane z odległości.

§ 41. Posterunek dróżnika przejazdowego powinien być zaopatrzony w aparat telefoniczny wraz z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnału dzwonekowego telefonicznego, zainstalowanym na zewnątrz budki dróżnika; jeżeli warunki miejscowe tego wymagają, posterunki dróżników przejazdowych powinny być zaopatrzone ponadto w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pociągu.

§ 42. Budki dróżnicze powinny mieć takie wymiary, i być tak usytuowane, aby w miarę możliwości nie ograniczały widoczności pociągu i przejazdu z drogi publicznej.

§ 43. Rogatki powinny być zamknięte na 2 minuty przed nadejściem pociągu do przejazdu i pozostawać w tym stanie przez cały czas przejścia pociągu. Dyrekcja okręgowa kolei państwowych może dla poszczególnych przejazdów skrócić czas zamknięcia rogatk przed nadejściem pociągu:

- 1) jeżeli posterunek obsługi przejazdu zaopatrzony jest w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pociągu albo
- 2) jeżeli warunki miejscowe na to zezwalają.

§ 44. Rogatki otwierane tylko dla przepuszczenia użytkowników dróg (§ 31 ust. 5) mogą być urządzane na przejazdach, przy których znajduje się budka dróżnicza lub mieszkanie dróżnika przejazdowego; rogatki te powinny być zaopatrzone w dzwonki do dróżnika przejazdowego i zabezpieczone przed otwieraniem przez osoby niepowołane; przejazdy takie powinny być oświetlone w porze nocnej.

§ 45. Drągi rogatki powinny być:

- 1) pomalowane w pasy białe i czerwone,
- 2) zależnie od warunków ruchu — zaopatrzone w siatkę wiszącą; potrzebę siatki stwierdza się w trybie przewidzianym w § 38 ust. 1.

§ 46. Rogatki (drągi oraz wystające części rogatki) powinny być ustawione w odległości co najmniej 3 m od skrajnej szyny toru; dla kolei wąskotorowych odległość ta może być w wyjątkowych przypadkach ze względu na warunki terenowe mniejsza, z tym jednak że rogatki nie powinny naruszać skrajni budowli.

§ 47. Rogatki obsługiwane z odległości powinny być zaopatrzone 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 całkowitego ich opadnięcia.

§ 48. Rogatki obsługiwane na miejscu powinny mieć urządzenia uniemożliwiające podniesienie opuszczonych drągów przez osoby niepowołane.

§ 49. Rogatki obsługiwane z odległości powinny być widoczne z posterunku obsługującego i tak urządzone, aby było możliwe na miejscu podniesienie opuszczonych drągów; odległość tych rogatki od posterunku nie powinna być większa niż 1000 m. Zależnie od warunków miejscowych z jednego posterunku mogą być obsługiwane rogatki kilku przejazdów. Przy ustalaniu ilości rogatki obsługiwanych z jednego posterunku i odległości ich od tego posterunku należy przestrzegać, aby ich zamykanie i otwieranie nie było uciążliwe, a czas każdorazowego zamknięcia przejazdów nie utrudniał ruchu drogowego.

§ 50. Na przejazdach, których zabezpieczenie rogatkami jest uzupełnione urządzeniem samoczynnej sygnalizacji świetlnej (§ 31 ust. 4), oba rodzaje zabezpieczenia powinny działać niezależnie od siebie.

Rozdział 3.

Samoczynna sygnalizacja świetlna z półrogatkami i bez półrogatek.

§ 51. Sygnalizowanie zbliżania się pociągów na przejazdach kategorii B i C odbywa się za pomocą sygnałów świetlnych, tj. jednego światła czerwonego migającego lub dwu światel czerwonych, umieszczonych obok siebie w linii poziomej, na przemian migających, uruchamianych samoczynnie przez pociąg zbliżający się do przejazdu. Właściwa dyrekcja okręgowa kolei państwowych w porozumieniu z właściwym dla danej drogi zarządem drogowym oraz z właściwym do spraw komunikacji organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) może zastosować na tych przejazdach dodatkowo obok sygnałów świetlnych również sygnały dźwiękowe.

§ 52. Sygnały samoczynnej sygnalizacji świetlnej powinny być umieszczone na prawym poboczu drogi i — jeżeli to jest możliwe — na tym samym słupie, na którym umieszczony jest znak — krzyż św. Andrzeja (ostrzegawczy wskaźnik przejazdowy). W razie potrzeby, zależnie od warunków miejscowych (np. niedostateczna widoczność sygnałów), sygnały świetlne należy ustawiać zarówno z prawej, jak i z lewej strony drogi.

§ 53. 1. Przy ustalaniu czasu ostrzegania (czasu, który wpływa od chwili włączenia przez pociąg czerwonego światła migającego do chwili dojścia czoła pociągu do przejazdu)

i miejsca włączenia sygnalizacji należy brać pod uwagę długość strefy niebezpiecznej i szybkość pociągów.

2. Na przejazdach z samoczynną sygnalizacją świetlną (bez półrogatek) czas ostrzegania powinien być większy co najmniej o 8 sekund od czasu potrzebnego na przejechanie strefy niebezpiecznej przez pojazd drogowy jadący z szybkością 2 m/sek. Długość strefy niebezpiecznej oblicza się dodając: długość drogi hamowania pojazdu drogowego — 3 m, długość przejazdu (mierząc od miejsca ustawienia sygnału świetlnego do granicy skrajni budowli po przeciwnej stronie przejazdu — z uwzględnieniem kąta skrzyżowania) i długość zespołu złączonych ze sobą pojazdów drogowych — 22 m. Czas ostrzegania dla pociągu biegnącego z największą szybkością przy zbliżaniu się do przejazdu powinien wynosić co najmniej 30 sekund. Najdłuższy czas ostrzegania (dla najpowolniejszego pociągu przewidzianego w rozkładzie jazdy) nie powinien przekraczać 90 sekund.

§ 54. Samoczynna sygnalizacja świetlna powinna być systemu zatwierdzonego przez Ministra Komunikacji

§ 55. Na liniach dwutorowych i na łącznicach jednotorowych o normalnie jednokierunkowym ruchu mogą być stosowane urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej dla jazdy jednokierunkowej po każdym torze, pod warunkiem że w razie wprowadzenia jazdy jednotorowej po dwutorowej linii lub zmiany kierunku jazdy na łącznicy będzie za każdym razem zorganizowane strzeżenie przejazdów przez dróżników; w razie niemożności niezwłocznego zorganizowania tego strzeżenia należy wprowadzić odpowiednie ograniczenie szybkości pociągów na przejazdach i zarządzić dawanie przed przejazdami sygnału dźwiękowego z lokomotywy.

§ 56. Jeżeli warunki miejscowe (przejazdy na terenach portowych, kopalnianych itp.) nie pozwalają na zastosowanie samoczynnej sygnalizacji świetlnej, może być taka sygnalizacja zastąpiona sygnalizacją świetlną uruchamianą ręcznie, na miejscu lub z odległości.

§ 57. Przejazdy kategorii B mogą być stosowane, gdy szerokość jezdni drogi wynosi co najmniej 5 m; półrogatki powinny zamykać z każdej strony przejazdu prawą połowę drogi. Drągi półrogatek powinny być pomalowane w pasy białe i czerwone. Półrogatki powinny być, w miarę możliwości, ustawione prostopadle do osi drogi; odległość drąga, mierzona w punkcie najbliższym od skrajnej szyny, powinna wynosić od 3 do 5 m.

§ 58. 1. Na przejazdach z samoczynną sygnalizacją świetlną z półrogatkami czas ostrzegania powinien być większy co najmniej o 8 sekund od czasu potrzebnego na przejechanie strefy niebezpiecznej przez pojazd drogowy, jadący z szybkością 2 m/sek. Długość strefy niebezpiecznej należy ustalać zgodnie z § 53.

2. Czas ostrzegania dla pociągu biegnącego z największą szybkością przy zbliżaniu się do przejazdu powinien wynosić co najmniej 30 sekund. Czas ten powinien zawierać:

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

§ 59. Samoczynna sygnalizacja świetlna z półrogatkami powinna mieć urządzenie umożliwiające zdalną kontrolę jej działania.

§ 60. Samoczynna sygnalizacja świetlna powinna być tak urządzona, aby przejście pociągu przez przejazd powodowało wygaśnięcie sygnałów, z tym że na liniach dwutoro-

wych działanie sygnalizacji nie może ulegać przerwie w razie najechania pociągu z przeciwnego kierunku na miejsce włączenia sygnalizacji. W razie uszkodzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej z półrogatkami, konstrukcja urządzenia powinna zapewniać opadnięcie drągów do położenia poziomego bądź działanie czerwonych świateł pomimo powstania uszkodzenia.

Rozdział 4.

Wskaźniki i tablice ostrzegawcze.

§ 61. Przed przejazdem kategorii A, gdy ze względu na miejscowe warunki konieczne jest dodatkowe zawiadomienie o zbliżaniu się pociągu, w przypadkach wymienionych w § 67 ust. 1 i 2 oraz w przypadkach, gdy to zostanie uznane przez dyrekcję okręgową kolei państwowych za celowe, należy ustawić przy torze kolejowym wskaźnik nakazujący maszyniście danie sygnału „Bacność”. Taki sam wskaźnik należy ustawić przy torze kolejowym przed przejściem użytku publicznego bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego. Wskaźnik taki powinien być ustawiony w odległości od przejazdu (przejścia), wyrażonej w metrach, równej iloczynowi liczby określającej największą dozwoloną szybkość pociągów na danej linii kolejowej w km/godz. i liczby 6 do 8, zależnie od warunków miejscowych.

§ 62. Przy przejściach użytku publicznego bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego powinny być po obu stronach przejścia na prawym poboczu ustawione: znak — krzyż św. Andrzeja (ostrzegawczy wskaźnik przejazdowy) i tablica ostrzegawcza z napisem: „Przejście przez tor. Strzeż się pociągów!”.

§ 63. Ustawianie przed przejazdami znaków ostrzegawczych na drogach publicznych normują odrębne przepisy.

Rozdział 5.

Oświetlenie przejazdów i przejść.

§ 64. Przejazdy z rogatkami i półrogatkami oraz przejścia użytku publicznego z obsługiwanym urządzeniem zabezpieczającym powinny być oświetlone w porze nocnej oraz w dzień podczas mgły, zamieci śnieżnej i w innych złych warunkach widoczności. Inne przejazdy i przejścia powinny być oświetlane, jeżeli to zostanie uznane za konieczne w trybie przewidzianym w § 38 ust. 1.

§ 65. Rogatki i półrogatki powinny być zaopatrzone w światła czerwone lub urządzenia odbłyśkowe koloru czerwonego bądź w reflektory oświetlające rogatki (półrogatki) przez cały czas, gdy nie są one w położeniu otwartym.

§ 66. 1. Światła oraz sygnały świetlne na przejazdach i przejściach powinny być tak urządzone, aby nie powodowały olśnienia maszynisty lokomotywy i użytkowników dróg oraz nie wprowadzały w błąd maszynisty i użytkowników dróg.

2. W razie uszkodzenia na przejeździe lub przejściu oświetlenia elektrycznego należy stosować oświetlenie zastępcze (naftowe, karbidowe itp.).

Rozdział 6.

Postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń zabezpieczających lub zakłóceń ruchu.

§ 67. 1. Strzeżenie przejazdów i przejść użytku publicznego powinno być stosowane jako środek tymczasowy w razie:

- 1) uszkodzenia rogatek lub półrogatek,
- 2) uszkodzenia lub niedziałania samoczynnej sygnalizacji świetlnej,
- 3) konieczności zmiany sposobu zabezpieczenia na skutek zmienionych warunków ruchu lub warunków miejscowych,
- 4) przejściowego wzmocnienia lub utrudnienia ruchu drogowego lub kolejowego albo pogorszenia warunków widzialności,
- 5) wprowadzenia jazdy jednotorowej po dwutorowej linii lub zmiany kierunku jazdy na łącznicy jednotorowej o normalnie jednokierunkowym ruchu:
 - a) w przypadku określonym w § 55,
 - b) jeżeli przejazdy bez rogatek i bez sygnalizacji świetlnej lub przejścia bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego nie odpowiadają wymaganym warunkom widzialności dla jazdy po torze, który nie był przeznaczony dla danego kierunku jazdy.

2. W razie niemożności niezwłocznego zorganizowania strzeżenia przejazdów i przejść w przypadkach określonych w ust. 1 należy wprowadzić ograniczenie szybkości pociągów na przejazdach i przejściach i zarządzić dawanie przed skrzyżowaniami sygnału dźwiękowego z lokomotywy.

3. W przypadkach określonych w ust. 1 należy na wniosek zarządu kolei ustawić na drodze przed przejazdami i przejściami znaki „Stop”.

DZIAŁ III.

Skrzyżowanie linii kolejowych kolei górniczych i piaskowych z drogami publicznymi.

§ 68. 1. Uprawnienia dyrekcji okręgowej kolei państwowych, przewidziane w § 6 pkt 2, § 12, § 24 ust. 1, § 25 ust. 3, § 31 ust. 5, § 35 ust. 1, § 38 ust. 1, § 39 ust. 2, § 43, § 51, § 61, § 70 pkt 1, § 71 ust. 1 i 2 oraz § 72 ust. 1, wykonują odpowiednio w stosunku do kolei górniczych właściwe okręgowe urzędy górnicze.

2. Uprawnienia wymienione w ust. 1 w stosunku do kolei piaskowych wykonuje Minister Górnictwa i Energetyki lub organ-przez niego upoważniony.

DZIAŁ IV.

Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 69. 1. Sprawdzenie na miejscu warunków skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi oraz warunków zabezpieczenia ruchu na przejazdach i przejściach istniejących w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia powinno nastąpić w ciągu dwóch lat od dnia wejścia jego w życie, w trybie określonym w § 38 ust. 1.

2. Przy sprawdzaniu warunków skrzyżowań linii kolejowych kolei użytku niepublicznego z drogami publicznymi powinien brać udział użytkownik kolei użytku niepublicznego.

3. Na podstawie sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1 i 2, dyrekcje okręgowe kolei państwowych dla kolei użytku publicznego oraz użytkownicy kolei użytku niepublicznego opracują program przystosowania istniejących skrzyżowań do wymagań przepisów niniejszego zarządzenia. Program ten podlega zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji. Program będzie realizowany w ramach narodowych planów gospodarczych w zakresie inwestycji.

§ 70. Do czasu wykonania robót przewidzianych w programie (§ 69), w okresach w nim ustalonych, mają zastosowanie następujące postanowienia przejściowe:

- 1) na przejazdach, które zgodnie z zasadami określonymi w § 5 powinny być przebudowane na skrzyżowania dwupoziomowe, należy do czasu dokonania przebudowy zastosować środki podane w § 31 ust. 4; jeżeli ze względu na warunki miejscowe, np. w obrębie stacji, nie będzie można zastosować samoczynnej sygnalizacji świetlnej jako uzupełnienia zabezpieczenia rogatkami, dopuszczalne jest, za zgodą właściwej terenowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych, zastosowanie innych środków dodatkowego zabezpieczenia,
- 2) na liniach kolejowych, na których szybkość pociągów nie przekracza 50 km/godz., a ruch drogowy nie przewyższa 150 pojazdów konnych na dobę w obu kierunkach razem, ruch zaś samochodów odbywa się tylko wyjątkowo i nie ma większego stałego ruchu autobusowego — można zastosować dotychczasowe warunki widzialności; w tych przypadkach należy ustawiać przy torze wskaźnik określony w § 61.

§ 71. 1. Dla skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, zbudowanych przed wydaniem niniejszego zarządzenia i nie odpowiadających jego wymaganiom, dopuszczalne są w przypadkach uzasadnionych warunkami lokalnymi odstępstwa od przepisów §§ 9, 10, 15, 17 i 20 za zgodą właściwej terenowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych, działającej w porozumieniu z właściwym do spraw komunikacji organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) i z właściwym dla danej drogi zarządem drogowym.

2. Dla przejazdów i przejść na terenach portowych, dostępnych dla ruchu publicznego, dopuszczalne są za zgodą właściwej terenowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych odstępstwa od przepisów niniejszego zarządzenia z zastrzeżeniem zachowania warunków dotyczących sygnałów i znaków drogowych.

§ 72. 1. Do czasu uregulowania w przepisach wykonawczych na podstawie ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych

(Dz. U. Nr 53, poz. 295) sprawy ustawiania znaku — krzyża św. Andrzeja (ostrzegawczego wskaźnika przejazdowego) — znak ten powinien być ustawiony na przejazdach kategorii C i D, po obu stronach przejazdu, na prawym poboczu drogi, w odległości 5 m od skrajnej szyny toru. Odległość ta może być zwiększona, jeżeli okaże się to potrzebne dla uzyskania lepszej widoczności znaku z drogi, dla zapewnienia odległości pojazdu drogowego od skrajnej szyny toru co najmniej 3 m (ze względu na kąt skrzyżowania linii kolejowej z drogą) lub z innych uzasadnionych powodów. Zwiększenie odległości tego znaku należy uwzględnić przy ustalaniu warunków widzialności (§ 35). Zmniejszenie odległości 5 m ze względu na warunki miejscowe może nastąpić za zgodą dyrekcji okręgowej kolei państwowych.

2. Znak — krzyż św. Andrzeja (ostrzegawczy wskaźnik przejazdowy) na przejazdach kategorii B powinien być ustawiony przed lub na napędzie półrogatek.

§ 73. Do czasu uregulowania w przepisach, o których mowa w § 72, sprawy ustawiania znaku ostrzegającego kierujących pojazdami o zbliżaniu się do przejazdów na linii zelektryfikowanej siecią górną znak ten powinien być umieszczony:

- 1) na przejazdach kategorii B, C i D — po obu stronach przejazdu na słupie, na którym znajduje się znak — krzyż św. Andrzeja (ostrzegawczy wskaźnik przejazdowy), poniżej tego znaku,
- 2) na przejazdach kategorii A — po obu stronach przejazdu, na prawym poboczu drogi, na osobnym słupie o wysokości 2,5 m, w odległości w zasadzie 5 m od skrajnej szyny toru.

§ 74. Stosownie do art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. Nr 54, poz. 311) traci moc rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Kolei z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniach dróg publicznych z kolejami żelaznymi (Dz. U. Nr 65, poz. 641).

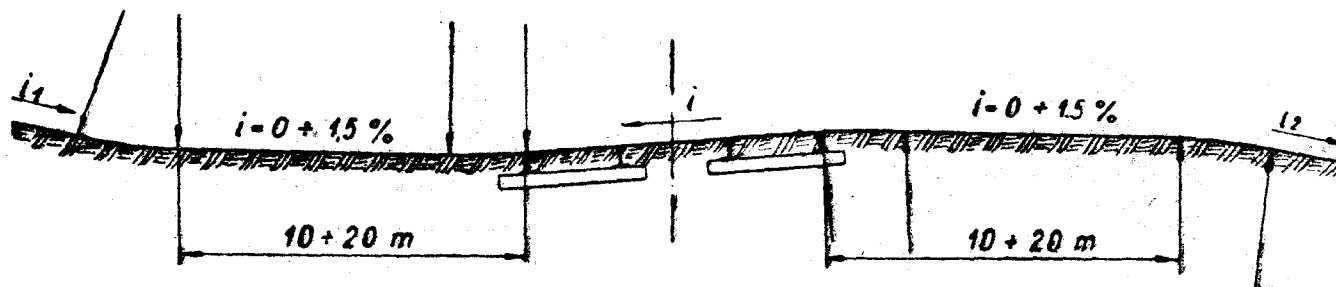
§ 75. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *J. Popielas*

Załączniki do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21 września 1962 r. (poz. 354).

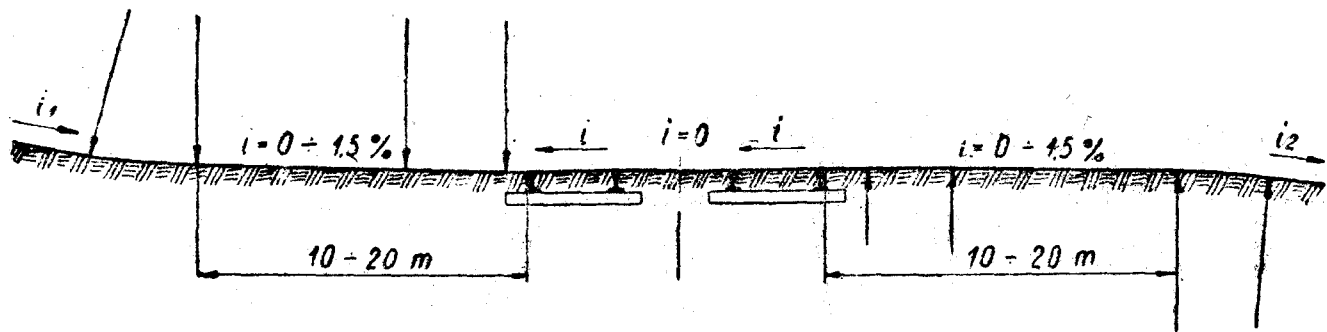
Załącznik nr 1.

Przekrój podłużny drogi na skrzyżowaniu z torami kolejowymi położonymi w łuku (toki szynowe ułożone w przekroju podłużnym drogi w linii prostej).

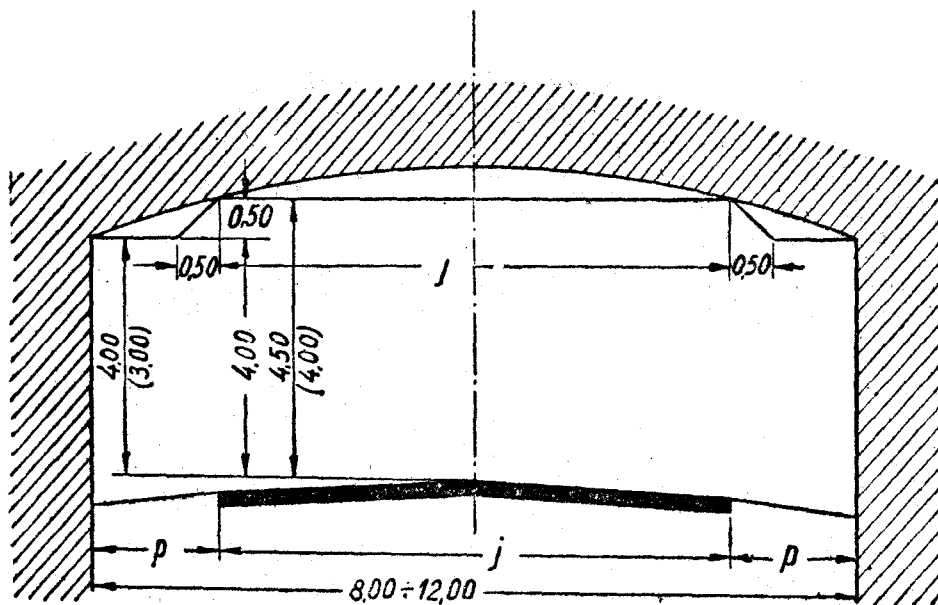


Załącznik nr 2.

Przekrój podłużny drogi na skrzyżowaniu z torami kolejowymi położonymi w łuku (szyny bliższe osi międzytorza doprowadzone do jednego poziomu).

Załącznik nr 3.

Skrajnia otworu wiaduktu kolejowego nad drogą.



j - jezdnia.
p - pobocze

Załącznik nr 4

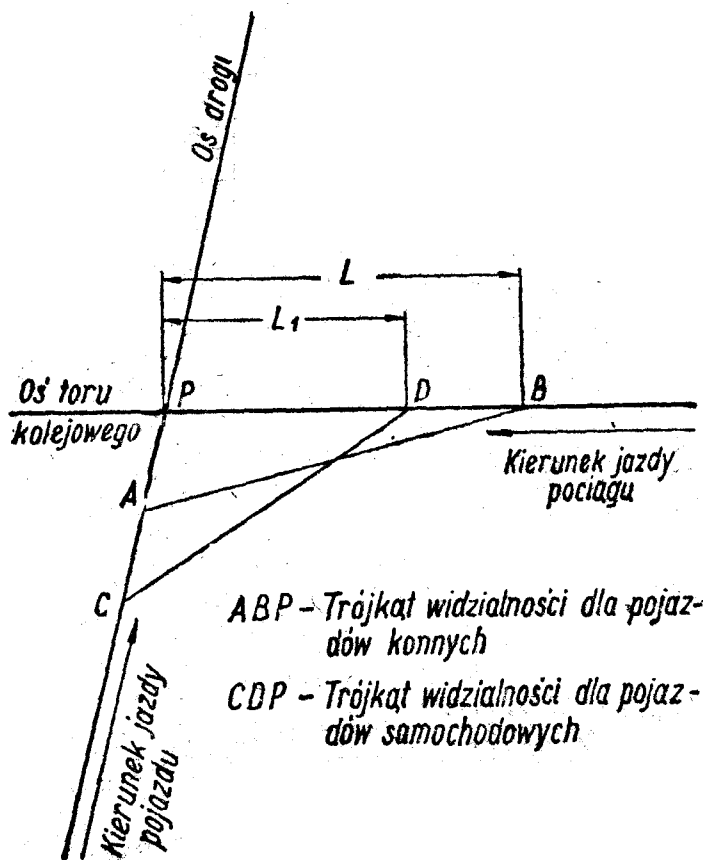
Warunki widzialności przejazdu kategorii D.

1. W normalnych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego się pociągu (w nocy — latarnie sygnałowe jego czoła) powinno być widoczne z drogi publicznej z obydwu

stron przejazdu, na długości wynoszącej co najmniej: po 10 m — dla pojazdów konnych i po 20 m — dla pojazdów samochodowych, mierzonej po osi drogi od skrajnych szyn

toru, przez cały czas zbliżania się pociągu do przejazdu, począwszy od punktu znajdującego się w odległości L m — dla pojazdów konnych i L_1 m — dla pojazdów samochodowych

od osi drogi na przejeździe. Warunki widzialności przejazdu określa schematycznie podany niżej rysunek:



ABP - Trójkąt widzialności dla pojazdów konnych

CDP - Trójkąt widzialności dla pojazdów samochodowych

2. Długość L odcinka widzialności dla pojazdów konnych określa się według następujących wzorów:

1) dla przejazdów przez jeden tor — $L = 5,5 V_{max}$,

2) dla przejazdów przez dwa tory — $L = (5,5 + 0,25d) V_{max}$, gdzie „ V_{max} ” oznacza największą dozwoloną szybkość pociągów na danej linii kolejowej (w km na godzinę), a „ d ” odległość między osiami torów (w metrach).

3. Długość L_1 odcinka widzialności dla pojazdów samochodowych określa się według następujących wzorów:

1) dla przejazdów przez jeden tor — $L_1 = 3,6 V_{max}$,

2) dla przejazdów przez dwa tory — $L_1 = (3,6 + 0,07d) V_{max}$, gdzie „ V_{max} ” oznacza największą dozwoloną szybkość pociągów na danej linii kolejowej (w km na godzinę), a „ d ” odległość między osiami torów (w metrach).

4. Do obliczenia długości L oraz L_1 należy przyjmować jako V_{max} szybkość nie mniejszą niż 40 km na godzinę na kolejach normalnotorowych, zaś 25 km na godzinę na ko-

lejach wąskotorowych, chociażby największa dozwoloną szybkość na danej linii była mniejsza.

5. W przypadkach gdy przy zbliżaniu się pociągów do przejazdu największa dozwoloną szybkość nie jest osiągnięta, dykcja okręgowa kolei państwowych może wyznaczyć wyjątkowo dla danego przejazdu długości L oraz L_1 odpowiednio do rzeczywistej największej szybkości pociągu przy zbliżaniu się do przejazdu.

6. Wartości podane w ust. 1, 2 i 3 dotyczą przejazdów o kącie skrzyżowania nie mniejszym niż 60° oraz tych przejazdów, przy których znak — krzyż św. Andrzeja (ostrzegawczy wskaźnik przejazdowy) jest ustawiony w odległości 5 m od skrajnej szyny toru. Jeżeli odległość tego wskaźnika od skrajnej szyny toru jest większa niż 5 m, długość L należy zwiększyć o $0,25 V_{max}$, a L_1 o $0,07 V_{max}$ — na każdy metr zwiększonej odległości wskaźnika. Jeżeli kąt skrzyżowania wynosi mniej niż 60° , na każde 5° poniżej 60° długość 20 m, mierzona po osi drogi (ust. 1) przy ustalaniu L_1 od strony kąta ostrego, należy zwiększyć o 1 m,

Warunki widzialności dla przejść użytku publicznego bez urządzenia zabezpieczającego obsługiwane na miejscu.

W normalnych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego się pociągu (w nocy — latarnie sygnałowe jego czoła) powinno być widoczne z obydwu stron przejścia, na długości co najmniej po 4 m, mierząc od skrajnych szyn toru, przez cały czas zbliżania się pociągu do przejścia, począwszy od punktu znajdującego się w odległości $L_2 = 3 V_{max}$

od przejścia, gdzie V_{max} oznacza największą dozwoloną szybkość pociągów na danej linii kolejowej (w km na godzinę) i wyznacza się według zasad podanych w ust. 4 i 5 załącznika nr 4. Warunki widzialności dla przejścia użytku publicznego określa schematycznie podany niżej rysunek

