

Warszawa, dnia 3 lutego 2025 r.

Poz. 138

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 24 stycznia 2025 r.

**w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych
oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi i ich usytuowanie²⁾**

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, 834, 1222, 1847 i 1881) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie i przebudowie skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi, a także ich usytuowaniu.

§ 2. W zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu do skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami”.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) linii tramwajowej – należy przez to rozumieć linię tramwajową, o której mowa w art. 4 pkt 2d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731), wraz z torowiskiem tramwajowym stanowiącym część drogi szynowej przeznaczonej wyłącznie do ruchu tramwajów albo ruchu tramwajów i innych pojazdów, usytuowanym w pasie drogowym, o którym mowa w art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222);
- 2) zarządcy linii tramwajowej – należy przez to rozumieć podmiot zarządzający linią tramwajową oraz zarządcę, o którym mowa w art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

§ 4. 1. Skrzyżowanie linii kolejowej oraz bocznic kolejowej z linią tramwajową może być wielopoziomowe lub w jednym poziomie.

2. Skrzyżowanie w jednym poziomie projektuje się jako rozwiązanie nadzwyczajne, w przypadku gdy zastosowanie skrzyżowania wielopoziomowego jest:

- 1) niemożliwe pod względem technicznym lub prawnym;
- 2) nieuzasadnione pod względem ekonomicznym.

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⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 16 września 2024 r. pod numerem 2024/0517/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).

Rozdział 2

Skrzyżowanie wielopoziomowe

§ 5. Skrzyżowanie wielopoziomowe stosuje się na liniach kolejowych zelektryfikowanych lub nieelektryfikowanych oraz bocznicach kolejowych.

§ 6. Skrzyżowanie wielopoziomowe to skrzyżowanie, na którym linia tramwajowa przechodzi nad albo pod linią kolejową lub bocznicą kolejową.

§ 7. Na skrzyżowaniu wielopoziomowym, na którym sieć trakcyjna linii tramwajowej przebiega pod wiaduktem kolejowym albo sieć trakcyjna linii kolejowej przebiega pod wiaduktem tramwajowym, stosuje się urządzenia ochrony przeciwporażeniowej i ziemnozwarciowej.

Rozdział 3

Skrzyżowanie w jednym poziomie

§ 8. 1. Skrzyżowanie w jednym poziomie stosuje się wyłącznie na nieelektryfikowanych liniach kolejowych oraz nieelektryfikowanych bocznicach kolejowych, na których ruch kolejowy jest prowadzony z prędkością maksymalną nie wyższą niż 120 km/h, oraz w przypadku, gdy skrzyżowanie to zapewnia wystarczającą przepustowość dla zakładanego ruchu kolejowego i ruchu tramwajowego.

2. Jeżeli prędkość maksymalna na linii kolejowej jest wyższa niż 80 km/h na całej szerokości skrzyżowania w jednym poziomie, zarządca kolei wprowadza stałe ograniczenie prędkości do 80 km/h dla wszystkich pojazdów kolejowych.

§ 9. 1. Na skrzyżowaniu w jednym poziomie nie stosuje się przechyłek torów.

2. Skrzyżowania w jednym poziomie nie stosuje się na łukach oraz krzywych przejściowych.

§ 10. 1. Na skrzyżowaniu w jednym poziomie o kącie przecięcia toru kolejowego z torem tramwajowym mniejszym niż 45 stopni stosuje się rozwiązanie techniczne polegające na:

- 1) zabudowaniu ruchomych iglic oraz
- 2) dopasowaniu szerokości rowków do profilu kół tramwajowych przy dwóch krzyżownicach pojedynczych po stronie toru tramwajowego.

Dopuszcza się zastosowanie krzyżownic pojedynczych z ruchomymi dziobami.

2. Jeżeli na skrzyżowaniu w jednym poziomie o kącie przecięcia toru kolejowego z torem tramwajowym mniejszym niż 45 stopni nie jest możliwe, ze względów technicznych lub ekonomicznych, zastosowanie rozwiązania technicznego, o którym mowa w ust. 1, dopuszcza się rozwiązanie techniczne polegające na zastosowaniu stałego skrzyżowania torów z użyciem krzyżownicy podwójnej i dwóch krzyżownic pojedynczych z dopasowanymi szerokościami rowków do profilu kół tramwajowych przy krzyżownicach po stronie toru tramwajowego.

3. Na skrzyżowaniu w jednym poziomie o kącie przecięcia toru kolejowego z torem tramwajowym równym 45 stopniom lub większym i mniejszym niż 90 stopni stosuje się rozwiązanie techniczne polegające na nieprzerwyaniu ciągłości toków szynowych toru kolejowego, przy czym tor tramwajowy obustronnie na zewnątrz od skrzyżowania jest dostosowany do jazdy na obrzeżu koła za pomocą ramp o pochyleniu 1:100 oraz toki szynowe posiadają rowki zwężone. Niweleta dna wypłyconego i zwężonego rowka jest poprowadzona tak, aby pokryła się z płaszczyzną główek szyn toru kolejowego.

4. Na skrzyżowaniu w jednym poziomie wymiary krzyżownic lub rowków w przeciętych tokach szynowych i wymiary żłobków między główkami szyn a kierownicami torów ustala się w zależności od zestawów kołowych pojazdów kolejowych i pojazdów tramwajowych.

5. Prędkość maksymalną tramwaju na skrzyżowaniu w jednym poziomie ustala się w zależności od zaleceń producenta danego rozwiązania technicznego zastosowanego na tym skrzyżowaniu.

§ 11. W torach przyległych do skrzyżowania w jednym poziomie oraz na skrzyżowaniu dopuszcza się rozwiązania techniczne przeciwdziałające pełzaniu szyn lub urządzenia kompensacyjne, w przypadku gdy konstrukcja skrzyżowania pozwala na powstanie takiego zjawiska. Zastosowanie rozwiązań technicznych przeciwdziałających pełzaniu szyn lub urządzeń kompensacyjnych ustala projektant skrzyżowania w porozumieniu z zarządcą kolei i zarządcą linii tramwajowej.

§ 12. Na skrzyżowaniu w jednym poziomie wysokość zawieszenia przewodu jezdnego tramwajowej sieci trakcyjnej odpowiada wymaganiom, jakie zarządca kolei określił dla kolejowej sieci trakcyjnej.

§ 13. 1. Długość strefy niebezpiecznej skrzyżowania w jednym poziomie stanowi suma następujących długości:

- 1) drogi hamowania pojazdu tramwajowego wynoszącej 42 m, przyjętej dla tej drogi jako wielkość stała;
- 2) skrzyżowania, mierzonej w metrach wzdłuż osi linii tramwajowej, liczonej:
 - a) od sygnalizatora drogowego do napędu rogatkowego po drugiej stronie skrzyżowania na skrzyżowaniu wyposażonym w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A i B, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami,
 - b) między sygnalizatorem drogowym a skrajnią budowli po przeciwnej stronie skrzyżowania na skrzyżowaniu wyposażonym w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C, o którym mowa w rozporządzeniu w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami;
- 3) zespołu pojazdów tramwajowych wynoszącej 65 m, z zastrzeżeniem § 15 ust. 1 pkt 5.

2. W przypadku skrzyżowania w jednym poziomie wyposażonego w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B, o którym mowa w rozporządzeniu w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, przy ustalaniu czasu opóźnienia uwzględnia się czas potrzebny do zjechania ze strefy niebezpiecznej skrzyżowania zespołu pojazdów tramwajowych o długości 65 m, z zastrzeżeniem § 15 ust. 1 pkt 5.

§ 14. 1. Skrzyżowanie w jednym poziomie na linii kolejowej o prędkości pojazdów kolejowych na skrzyżowaniu większej niż 40 km/h i nie większej niż 80 km/h wyposaża się w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A, B lub C, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, i zapewnia się na nim warunki widoczności jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A.

2. Na skrzyżowaniu w jednym poziomie na bocznicy kolejowej lub na linii kolejowej o prędkości nie większej niż 40 km/h zapewnia się warunki widoczności jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D oraz wyposaża się je jak przejazd kolejowo-drogowy kategorii D albo wyposaża się je w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A, B lub C, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, oraz zapewnia się na nim warunki widoczności jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A, przy czym:

- 1) wyposażenie skrzyżowania jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D stosuje się wyłącznie, gdy kąt przecięcia torów kolejowych z torami tramwajowymi jest nie mniejszy niż 45 stopni;
- 2) jeżeli skrzyżowanie jest wyposażone w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A, B lub C i zastosowano na nim ruchome iglice lub krzyżownice z ruchomymi dziobami, system przejazdowy jest powiązany z urządzeniami stacyjnymi lub uzależniony w urządzeniach stacyjnych.

§ 15. 1. W przypadku zastosowania skrzyżowania w jednym poziomie:

- 1) wyposażonego w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A z rogatkami lub dla przejścia z rogatkami, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, skrzyżowanie wyposaża się w sygnalizatory drogowe ostrzegające użytkowników drogi o opuszczaniu rogatek i pozostawianiu systemu w stanie ostrzegania, uruchamiane z czasem wstępnego ostrzegania nie krótszym niż 34 sekundy przed rozpoczęciem opuszczania rogatek i działające do czasu ich ponownego, całkowitego podniesienia;
- 2) wyposażonego w systemy przejazdowe jak dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B czas ostrzegania obejmujący minimalne czasy działania poszczególnych urządzeń ostrzegawczych samoczynnych systemów przejazdowych, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, uwzględnia czas wstępnego ostrzegania o opuszczaniu rogatek, przez który rozumie się czas wstępnego działania sygnału świetlnego do chwili rozpoczęcia opuszczania rogatek – nie krótszy niż 34 sekundy;
- 3) punkty oddziaływania tor-pojazd, załączające system kontroli zbliżania pociągu do skrzyżowania, umieszcza się w torze kolejowym w takiej odległości od skrzyżowania, aby samoczynna informacja następowała co najmniej 74 sekundy przed ukazaniem się na tym skrzyżowaniu czoła najszybszego pociągu na danej linii kolejowej;
- 4) współczynniki 5,5 oraz 3,6, o których mowa w załączniku nr 3 w części B w tabeli 2 do rozporządzenia w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, mnoży się przez wartość wynoszącą 2,95, przy czym prędkość pojazdów kolejowych należy tak ograniczyć, aby obliczona długość odcinków widoczności czoła pociągu L wynosiła nie więcej niż 1665 m;
- 5) za zgodą zarządcy linii tramwajowej jest dopuszczalne zmniejszenie długości zespołu pojazdów tramwajowych do wartości poniżej 65 m.

2. Jeżeli długość odcinka linii tramwajowej między torami kolejowymi mierzona między wewnętrznymi skrajnymi szynami toru kolejowego po osi linii tramwajowej wynosi 75 m lub więcej, skrzyżowanie każdego toru lub każdej grupy torów z linią tramwajową traktuje się jako odrębne skrzyżowanie w jednym poziomie.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i przepis końcowy

§ 16. 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi:

- 1) istniejących przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia;
- 2) w przypadku których przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia:
 - a) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę, wniosek o wydanie odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego lub wniosek o zmianę pozwolenia na budowę,
 - b) została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę lub odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego,
 - c) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych, w przypadku gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę,
 - d) została wydana decyzja o legalizacji, o której mowa w art. 49 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, oraz decyzje, o których mowa w art. 51 ust. 4 tej ustawy.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do inwestycji dotyczących skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo.

§ 17. Na wniosek inwestora złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia, w przypadku gdy:

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

– stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

§ 18. Na wniosek inwestora złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia w przypadku inwestycji dotyczących skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo, stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*