

47

ZARZĄDZENIE MINISTRÓW KOMUNIKACJI I GOSPODARKI KOMUNALNEJ

z dnia 5 lutego 1964 r.

w sprawie skrzyżowania linii kolejowych z liniami tramwajowymi.

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

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

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

§ 2. Skrzyżowanie linii kolejowej z linią tramwajową może być w jednym poziomie lub w różnych poziomach. Skrzyżowanie dwupoziomowe polega na przeprowadzeniu linii tramwajowej nad linią kolejową za pomocą wiaduktu tramwajowego lub przeprowadzeniu linii kolejowej nad linią tramwajową za pomocą wiaduktu kolejowego.

§ 3. Skrzyżowania linii kolejowych kolei użytku publicznego o częstotliwości ruchu 20 par pociągów na dobę lub więcej z liniami tramwajowymi powinny być dwupoziomowe.

§ 4. 1. Skrzyżowania inne niż określone w § 3 mogą być dwupoziomowe lub w jednym poziomie zależnie od warunków ruchu kolejowego i tramwajowego oraz warunków miejscowych.

2. W obrębie stacji kolejowej między semaforami wjazdowymi nie należy urządzać skrzyżowań jednopoziomowych.

§ 5. Skrzyżowania jednopoziomowe linii kolejowych zelektryfikowanych z liniami tramwajowymi mogą być stosowane tylko pod warunkiem jednakowego rodzaju prądu i jego napięcia w zawieszonych przewodach sieci trakcyjnej obu linii. Linie kolejowe zelektryfikowane pracujące na napięciu znamionowym 650 V lub 800 V mogą krzyżować się jednopoziomowo z liniami tramwajowymi mimo pewnej różnicy napięcia w sieci, pod warunkiem odpowiedniego rozwiązania krzyżowania się sieci trakcyjnej. Linie kolejowe zelektryfikowane pracujące na napięciu znamionowym 3000 V w żadnym wypadku nie mogą krzyżować się jednopoziomowo z liniami tramwajowymi. Dla istniejących skrzyżowań kolei piaskowych z liniami tramwajowymi dopuszcza się skrzyżowanie linii zelektryfikowanych o napięciu 3000 V za zgodą Ministra Górnictwa i Energetyki, wyrażoną w porozumieniu z Ministrem Gospodarki Komunalnej — przy odpowiednim zabezpieczeniu sieci trakcyjnej o niższym napięciu.

§ 6. Odstępstwa od stosowania skrzyżowań dwupoziomowych dla skrzyżowań przewidzianych w § 3 i § 4 ust. 2 są dopuszczalne:

- 1) dla skrzyżowań projektowanych — za zgodą Ministra Komunikacji, wyrażoną w porozumieniu z Ministrem Gospodarki Komunalnej i z Przewodniczącym Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury;
- 2) dla skrzyżowań przebudowywanych — za zgodą właściwej terenowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych, wyrażoną w porozumieniu z przedsiębiorstwem komunikacji miejskiej eksploatującym linię tramwajową (zarządem tramwajów) i wojewódzkim organem miejscowego planowania przestrzennego, przy czym jeżeli linia tramwajowa przebiega po drodze publicznej lub pasie drogowym, dyrekcja okręgowa kolei państwowych wyraża zgodę również w porozumieniu z właściwym dla danej drogi zarządem drogi i właściwym do spraw komunikacji lub gospodarki komunalnej organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa).

§ 7. Kąt skrzyżowania jednopoziomowego powinien mieścić się w granicach 90°—60°. W przypadkach uzasadnionych warunkami ruchu i konstrukcją skrzyżowania, na istniejących skrzyżowaniach kąt skrzyżowania — za zgodą zarządów kolei i tramwajów — może być mniejszy.

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

§ 9. Skrzyżowania powinny odpowiadać: dla torów kolejowych — przepisom dotyczącym budowy linii kolejowych, a dla torów tramwajowych — przepisom dotyczącym budowy linii tramwajowych.

§ 10. 1. Założenia i projekty wstępne inwestycji obejmujących budowę skrzyżowań lub przebudowę istniejących skrzyżowań powinny być uzgodnione w zakresie budowy lub przebudowy tych skrzyżowań z właściwą dyrekcją okręgowej kolei państwowych i z właściwym zarządem tramwajów, a jeżeli linia tramwajowa ma przebiegać lub przebiega na drodze publicznej lub w pasie drogowym albo gdy budowa lub przebudowa linii tramwajowej może mieć wpływ na warunki widoczności istniejącego skrzyżowania linii kolejowej z drogą publiczną — również z właściwym dla danej drogi zarządem drogi i właściwym do spraw komunikacji lub gospodarki komunalnej organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa).

2. Zasady i tryb przeprowadzania uzgodnień, o których mowa w ust. 1, regulują odrębne przepisy.

Rozdział 2.

Skrzyżowania jednopoziomowe.

§ 11. Skrzyżowanie powinno być widoczne z linii tramwajowej w odległości nie mniejszej niż 150 m. Widoczność ta powinna być zachowana niezależnie od zastosowanego na skrzyżowaniu rodzaju urządzenia zabezpieczenia ruchu.

§ 12. 1. Skrzyżowanie powinno być ułożone w poziomie. Odcinki torów kolejowych i tramwajowych przyległych do skrzyżowania, na przedłużeniu torów krzyżujących się, o długości odpowiadającej największej długości pociągów, dla których te tory są przeznaczone, powinny leżeć w poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5‰.

2. Skrzyżowań nie wolno budować w łukach kołowych i w krzywych przejściowych.

§ 13. 1. Na skrzyżowaniu wymiary rowków w przeciętych tokach szynowych i wymiary żłobków pomiędzy głowkami szyn a kierownicami torów należy ustalać w zależności od zestawów kołowych taboru kolejowego i tramwajowego.

2. Przy skrzyżowaniu linii kolejowej kolei użytku publicznego z linią tramwajową tory szynowe toru linii kolejowej powinny być ciągłe, tory zaś toru tramwajowego — przecięte.

3. Przy skrzyżowaniu linii kolejowej kolei użytku niepublicznego z linią tramwajową tory szynowe ciągłe należy stosować w torze kolejowym lub tramwajowym, zależnie od natężenia ruchu na tych torach, szybkości pociągów i rodzaju kursującego na nich taboru.

4. Szyny torów na skrzyżowaniu powinny być tego samego typu co szyny toru kolejowego przyległego do skrzyżowania lub typu cięższego; na kolejach normalnotorowych użytku publicznego szyny powinny być co najmniej typu średniego.

§ 14. Skrzyżowania powinny być układane na silnym i dobrze odwodnionym podtorzu i na dostatecznie mocnej i czystej podsypce; należy stosować podsypkę tłuczniową.

§ 15. W torach przyległych do skrzyżowania oraz w obrębie skrzyżowania należy stosować urządzenia przeciwdziałające pełzaniu poszczególnych części skrzyżowania.

§ 16. Na skrzyżowaniach, których tory powinny być wbudowane w nawierzchnię drogową (jezdnia uliczną), należy stosować nawierzchnię drogową, zapewniającą stateczność skrzyżowania i dobre utrzymanie żłobków oraz łagodzącą wstrząsy przy przejeździe taboru przez skrzyżowanie, jak np. nawierzchnię z kostki kamiennej uszczelnionej masą asfaltową.

Rozdział 3.

Zabezpieczenie ruchu na skrzyżowaniach jednopoziomowych.

§ 17. 1. Skrzyżowanie linii kolejowej kolei użytku publicznego z linią tramwajową powinno być zabezpieczone za pomocą ustawionych na obu liniach wzajemnie uzależnionych semaforów oraz wyposażone w urządzenia łączności. Jeżeli warunki ruchu kolejowego i tramwajowego oraz warunki miejscowe wymagają dodatkowego zabezpieczenia, np. zastosowania zeberków ochronnych, wskaźników ostrzegawczych lub innych urządzeń przewidzianych w odrębnych przepisach — ustalenie sposobu zabezpieczenia następuje w trybie przewidzianym w § 18.

2. Skrzyżowanie linii kolejowej kolei użytku niepublicznego z linią tramwajową powinno być, zależnie od warunków ruchu kolejowego i tramwajowego oraz warunków miejscowych, zabezpieczone w sposób określony w ust. 1 albo za pomocą sygnalizacji świetlnej, albo za pomocą rogatek (zapór) obsługiwanych na miejscu.

3. Rogatki (zapory) określone w ust. 2 powinny, zależnie od warunków ruchu kolejowego i tramwajowego oraz warunków miejscowych, zabezpieczać skrzyżowanie z obu stron linii kolejowej i tramwajowej. Rogatki (zapory) te powinny w położeniu zasadniczym zamykać z obu stron skrzyżowania linie kolejową. W czasie otwarcia rogatek (zapór) na linii kolejowej ruch na linii tramwajowej powinien być zabezpieczony:

- 1) przez zamknięcie linii tramwajowej rogatkami (zaporami), jeżeli linia tramwajowa zaopatrzona jest w rogatki (zapory),
- 2) przez strzeżenie skrzyżowania przez pracownika kolejowego w czasie przejazdu taboru na torze kolejowym, jeżeli linia tramwajowa nie ma rogatek (zapór); drągi oraz wystające części rogatek (zapór) 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 (zapory) nie powinny naruszać skrajni budowli.

4. Jeżeli na linii kolejowej kolei użytku niepublicznego krzyżującej się z linią tramwajową ruch kolejowy nie przewyższa 4 jazd na dobę w obu kierunkach razem, skrzyżowanie można zabezpieczyć tylko przez strzeżenie skrzyżowania przez pracownika kolejowego w czasie przejazdu pociągu przez skrzyżowanie.

5. Przed skrzyżowaniem powinny być urządzone przystanki linii tramwajowej.

6. Przed skrzyżowaniem przy torze kolejowym powinien być ustawiony wskaźnik nakazujący maszyniście pociągu kolejowego danie sygnału „bacność”. Wskaźnik taki powinien być ustawiony w odległości od skrzyżowania, 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.

§ 18. Ustalenie sposobu zabezpieczenia nowego skrzyżowania oraz zmiana sposobu istniejącego zabezpieczenia powinny być dokonywane przez dyrekcję okręgową kolei państwowych w porozumieniu z właściwym zarządem tramwajów i właściwą komendą powiatową (komendą dzielnic miasta wyłączonego z województwa) Milicji Obywatelskiej, a jeżeli linia tramwajowa przebiega po drodze publicznej — również w porozumieniu z właściwym dla danej drogi zarządem drogi i właściwym do spraw komunikacji lub gospodarki komunalnej organem prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa).

§ 19. 1. Dla każdego skrzyżowania należy opracować regulamin, który powinien zawierać opis techniczny i sposób obsługi skrzyżowania oraz podawać sposób prowadzenia ruchu na skrzyżowaniu, sposób postępowania w razie uszkodzenia urządzeń technicznych skrzyżowania i w razie zakłóceń ruchu na skrzyżowaniu oraz inne dane, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu na skrzyżowaniu.

2. Regulamin (ust. 1) powinien być opracowany:

- 1) dla skrzyżowania kolei użytku publicznego z tramwajami — przez właściwą jednostkę organizacyjną przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe w porozumieniu z właściwym zarządem tramwajów;
- 2) dla skrzyżowania kolei użytku niepublicznego z tramwajami:
 - a) przez właściwą jednostkę organizacyjną przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe w porozumieniu z właściwym zarządem tramwajów, jeżeli przejazd taboru na kolei użytku niepublicznego dokonywany jest trakcją przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe,
 - b) przez zarząd kolei użytku niepublicznego w porozumieniu z właściwym zarządem tramwajów, jeżeli przejazd taboru na kolei użytku niepublicznego dokonywany jest trakcją użytkownika tej kolei.

3. Z treścią regulaminu (ust. 1) powinni być zaznajomieni wszyscy pracownicy, których praca związana jest z utrzymaniem skrzyżowania i prowadzeniem na nim ruchu.

4. Ruch na skrzyżowaniu może być otwarty po przyjęciu skrzyżowania przez komisję złożoną z przedstawicieli zarządu tramwajów i dyrekcji okręgowej kolei państwowych. Przy skrzyżowaniu kolei użytku niepublicznego z tramwajami w komisji tej powinien wziąć udział również przedstawiciel tej kolei.

Rozdział 4.

Oświetlenie skrzyżowań jednopoziomowych.

§ 20. 1. Skrzyżowania powinny być oświetlone w porze nocnej oraz w dzień podczas mgły, zamieci śnieżnej i w innych złych warunkach widoczności.

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

3. Rogatki (zapory) powinny być zaopatrzone w światła czerwone i urządzenia odbłaskowe koloru czerwonego lub w reflektory oświetlające rogatki (zapory).

Rozdział 5.

Warunki ruchu na skrzyżowaniach jednopoziomowych.

§ 21. 1. Na skrzyżowaniu pierwszeństwo przejazdu ma tabor kolejowy.

2. Szybkość jazdy pociągu tramwajowego na skrzyżowaniu powinna być ograniczona do 5 km/godz.

§ 22. Jeżeli pociąg tramwajowy na skutek uszkodzenia lub braku prądu zatrzyma się na skrzyżowaniu i nie może dalej jechać, obsługa pociągu tramwajowego powinna:

- 1) wezwać pasażerów do opuszczenia pociągu i do usunięcia się z torów,
- 2) niezwłocznie zawiadomić o przeszkodzie pracownika kolei wskazanego w regulaminie eksploatacji skrzyżowania, podając przypuszczalny czas trwania przeszkody,
- 3) we własnym zakresie lub za pomocą dostępnych środków starać się usunąć pociąg z zagrożonego odcinka, w razie zaś potrzeby wezwać pogotowie techniczne i zawiadomić ośrodek dyspozycyjny komunikacji tramwajowej.

Rozdział 6.

Właściwość w zakresie budowy, przebudowy i utrzymania skrzyżowań oraz koszty.

§ 23. 1. Budowa skrzyżowań linii kolejowej z linią tramwajową w różnych poziomach, w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej albo zwiększenia ilości jej torów, należy do zarządu kolei, w razie zaś budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii tramwajowej albo zwiększenia ilości jej torów — do zarządu tramwajów.

2. Przebudowa jednopoziomowego skrzyżowania na dwupoziomowe należy do zarządu kolei lub zarządu tramwajów, stosownie do porozumienia między tymi zarządami.

3. Odbudowa i przebudowa wiaduktów tramwajowych należy do zarządu tramwajów, a wiaduktów kolejowych do zarządu kolei.

4. Utrzymanie wiaduktów kolejowych nad linią tramwajową należy do zarządu kolei, a utrzymanie wiaduktów tramwajowych nad linią kolejową — do zarządu tramwajów.

5. W zakresie utrzymania wiaduktów każdy z zarządów działa w porozumieniu z drugim zainteresowanym zarządem.

6. Budowa, przebudowa i utrzymanie skrzyżowań jednopoziomowych linii kolejowych kolei użytku publicznego z liniami tramwajowymi, z wszelkimi urządzeniami technicznymi, należy do zarządu kolei.

7. Budowa, przebudowa i utrzymanie skrzyżowań jednopoziomowych linii kolejowych kolei użytku niepublicznego z liniami tramwajowymi, z wyłączeniem budowy i przebudowy urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności, należy do zarządu kolei lub zarządu tramwajów, stosownie do porozumienia między tymi zarządami. W razie wykonywania robót przez zarząd tramwajów, roboty te powinny być wykonywane pod nadzorem technicznym właściwej terenowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych.

8. Budowa i przebudowa urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności skrzyżowań jednopoziomowych linii kolejowych kolei użytku niepublicznego z liniami tramwajowymi należy do zarządu kolei.

§ 24. Oględziny i badania techniczne skrzyżowań jednopoziomowych, z wszelkimi urządzeniami technicznymi, linii kolejowej kolei użytku publicznego z linią tramwajową, powinny być dokonywane przez właściwe jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe przy współudziale przedstawiciela zarządu tramwajów, a linii kolejowej kolei użytku niepublicznego z linią tramwajową — przez zarząd tej kolei lub przez zarząd tramwajów, zależnie od porozumienia między tymi zarządami.

§ 25. Koszty:

- 1) budowy i przebudowy skrzyżowań w razie budowy nowej linii kolejowej lub zmiany trasy linii kolejowej istniejącej albo zwiększenia ilości jej torów — ponosi zarząd kolei, w razie zaś budowy nowej linii tramwajowej lub zmiany trasy linii tramwajowej istniejącej albo zwiększenia ilości jej torów — zarząd tramwajów,
- 2) przebudowy skrzyżowania jednopoziomowego na dwupoziomowe w innych przypadkach niż przewidziane w pkt 1 — ponosi zarząd kolei lub zarząd tramwajów, stosownie do porozumienia między tymi zarządami,
- 3) utrzymania wiaduktów kolejowych nad liniami tramwajowymi z urządzeniami zbudowanymi łącznie z wiaduktami i służącymi do odprowadzania wody — ponosi zarząd kolei,

4) utrzymania wiaduktów tramwajowych nad liniami kolejowymi z urządzeniami zbudowanymi łącznie z wiaduktami i służącymi do odprowadzania wody — ponosi zarząd tramwajów,

5) utrzymania skrzyżowań jednopoziomowych z urządzeniami technicznymi — ponosi ten zarząd kolei lub tramwajów, który ponosił koszty budowy skrzyżowania, jeżeli — w stosunku do skrzyżowań istniejących — nie ma innego porozumienia między tymi zarządami.

Rozdział 7.

Skrzyżowanie linii kolejowych kolei górniczych i piaszkowych z liniami tramwajowymi.

§ 26. 1. Uprawnienia dyrekcji okręgowej kolei państwowych, przewidziane w § 6 pkt 2, § 10, § 18, § 19 ust. 4 oraz § 23 ust. 7, stosownie do art. 31 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach, wykonują odpowiednio w stosunku do kolei górniczych właściwe okręgowe urzędy górnicze.

2. Uprawnienia wymienione w ust. 1 w stosunku do kolei piaszkowych stosownie do art. 31 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach wykonuje Minister Górnictwa i Energetyki lub organ przez niego upoważniony.

3. Regulaminy dla skrzyżowań kolei górniczych z liniami tramwajowymi, opracowywane na zasadach i w trybie § 19, powinny być uzgadniane z właściwymi okręgowymi urzędami górniczymi.

Rozdział 8.

Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 27. 1. Sprawdzenie na miejscu warunków skrzyżowań linii kolejowych z liniami tramwajowymi oraz warunków zabezpieczenia ruchu na skrzyżowaniach jednopoziomowych istniejących w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia powinno nastąpić w ciągu roku od dnia jego wejścia w życie, w trybie określonym w § 18.

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

3. Na podstawie sprawdzenia, określonego 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 zatwierdza Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Gospodarki Komunalnej. Program będzie realizowany w ramach narodowych planów gospodarczych w zakresie inwestycji.

§ 28. Do czasu wykonania robót przewidzianych w programie (§ 27) powinny być na skrzyżowaniach, zależnie od warunków miejscowych, zastosowane dotychczasowe środki zabezpieczenia ruchu, w trybie określonym w § 18.

§ 29. Jeżeli linia tramwajowa przebiega po drodze publicznej krzyżując się z linią kolejową, do skrzyżowania oraz do sposobu jego zabezpieczenia stosuje się oprócz przepisów niniejszego zarządzenia również przepisy w sprawie skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi.

§ 30. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Komunikacji. *P. Lewiński*

Minister Gospodarki Komunalnej: *S. Sroka*