

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 9 lipca 2025 r. (Dz. U. poz. 1105)

Załącznik nr 1

**WARUNKI I SPOSÓB PROWADZENIA POMIARÓW NATĘŻENIA RUCHU KOLEJOWEGO
I RUCHU DROGOWEGO ORAZ OBLICZANIA ILOCZYNU RUCHU**

1. Pomiary natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, B i C wykonuje się nie rzadziej niż co 5 lat.

2. Pomiary natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D wykonuje się nie rzadziej niż co:

- 1) 5 lat – w przypadku przejazdów położonych w ciągu dróg gruntowych lub jeżeli ostatni iloczyn ruchu nie przekraczał wartości 20 000;
- 2) 2 lata – jeżeli ostatni iloczyn ruchu mieścił się w granicach od 20 000 do 40 000;
- 3) rok – jeżeli ostatni iloczyn ruchu przekraczał wartość 40 000.

3. Pomiary natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym wykonuje się w tych samych okresach i dobach, w których zostało ustalone natężenie ruchu drogowego.

4. Pomiary natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym są przeprowadzane w miesiącach kwiecień – maj lub wrzesień – październik, w ciągu dwóch kolejnych dób (wtorek i środa lub środa i czwartek).

5. Jeżeli w okresach, o których mowa w ust. 4, nie odbywał się ruch pojazdów kolejowych, jako natężenie ruchu kolejowego przyjmuje się średnią arytmetyczną z dwóch najbardziej obciążonych dób w ciągu 12 miesięcy poprzedzających pomiary natężenia ruchu drogowego. W przypadku gdy wartość obliczonego natężenia ruchu kolejowego jest mniejsza niż 1, do obliczenia iloczynu ruchu należy przyjąć wartość natężenia ruchu kolejowego równą 1.

6. Zarządca drogi powiadamia zarządcę kolei o planowanym terminie przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.

7. Przedstawiciel zarządcy kolei ma prawo uczestniczyć w pomiarach natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.

8. Przy pomiarze natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym uwzględnia się wszystkie pojazdy przekraczające przejazd kolejowo-drogowy, w tym rowery, motorowery, hulajnogi elektryczne oraz inne urządzenia transportu osobistego. Średnie

dobowe natężenie ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym oblicza się jako średnią arytmetyczną z pomiarów przeprowadzonych w ciągu dwóch dób.

9. Do obliczenia iloczynów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich jako wartości natężenia ruchu drogowego przyjmuje się wartości średniego dobowego ruchu rocznego określonego na podstawie ostatnich wyników generalnego pomiaru ruchu.

10. Przepisu ust. 9 nie stosuje się do obliczenia iloczynu ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, na których ostatni iloczyn ruchu przekroczył wartość 20 000.

11. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego uwzględnia się wszystkie pojazdy kolejowe, które w danym dniu przejechały przez przejazd kolejowo-drogowy. Średnie dobowe natężenie ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym oblicza się jako średnią arytmetyczną z pomiarów przeprowadzonych w ciągu dwóch tych samych dób, w których przeprowadza się pomiary ruchu drogowego.

12. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym, na którym z drogą krzyżują się wyłącznie tory kolejowe dojazdowe do bocznicy kolejowej, sumuje się wszystkie przejazdy pojazdów kolejowych w miesiącu przeprowadzania pomiarów natężenia ruchu drogowego, a obliczoną wartość dzieli się przez liczbę dni, w których odnotowano ruch pojazdów kolejowych.

13. Otrzymane wyniki pomiarów natężenia ruchu drogowego i ruchu kolejowego oraz obliczony iloczyn ruchu zapisuje się w metryce.

WZÓR I ZAKRES METRYKI

METRYKA

PRZEJAZDU KOLEJOWO- -DROGOWEGO / PRZEJŚCIA*)

KATEGORIA	NUMER IDENTYFIKACYJNY	

ZARZĄDCA KOLEI	ZARZĄDCA DROGI

1. DANE O LINII KOLEJOWEJ (przekazuje zarządca kolei)

NR	NAZWA	SZLAK, STACJA	KM	LICZBA TORÓW / V _{DOP}		
				GŁÓWNE ZASADNICZE	GŁÓWNE DODATKOWE	POZOSTAŁE

2. DANE O DRODZE/ULICY (przekazuje zarządca drogi)

NR	NAZWA	KAT.	KLASA	KM	LICZBA PASÓW RUCHU, DRÓG DLA PIESZYCH, DRÓG DLA ROWERÓW, DRÓG DLA PIESZYCH I ROWERÓW / PASÓW DZIELĄCYCH	V _{DOP}

3. DANE O LOKALIZACJI (przekazuje zarządca kolei)

GMINA	POWIAT	WOJEWÓDZTWO
Teren		

4. DANE O PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM / PRZEJŚCIU*)

a) pochylenie podłużne drogi na dojazdach do toru (zaznaczyć kierunek pochylenia)				strona L			%	na dł.		m
				strona P			%	na dł.		m
b) szerokość drogi (ulicy) na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*)										m
c) szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*)										m
d) szerokość jezdni na dojazdach				strona L			m	strona P		m
e) szerokość dróg dla pieszych, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)										
chodnik	strona L			m	ścieżka rowerowa	strona L			m	
	strona P			m		strona P			m	
f) szerokość pasa dzielącego na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)						strona L			m	
						strona P			m	
g) długość odcinka prostego drogi, mierząc od skrajnej szyny						strona L			m	
						strona P			m	
h) długość przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)								m		
i) kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi								stopni		
j) nawierzchnia kolejowa w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)										
tor nr		standard konstrukcyjny		prosta						
				łuk R		m	przechyłka		mm	
tor nr		standard konstrukcyjny		prosta						
				łuk R		m	przechyłka		mm	
tor nr		standard konstrukcyjny		prosta						
				łuk R		m	przechyłka		mm	
k) nawierzchnia drogowa przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)										
tor nr		rodzaj nawierzchni		tor nr		rodzaj nawierzchni				
l) nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*)										
międzytorze			rodzaj nawierzchni							
międzytorze			rodzaj nawierzchni							
międzytorze			rodzaj nawierzchni							
m) nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)										
strona L			strona P							
n) sposób i konstrukcja wygradzenia przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)										
o) oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia*)						TAK/NIE*)				
liczba słupów:				liczba opraw oświetleniowych:						

5. SZKIC SYTUACYJNY PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA^{*)}, ^{)}**

[illegible]

6.1.1. Przeszkody utrudniające widoczność z drogi:

6.1.2. Wprowadzone ograniczenia prędkości pociągów w związku z warunkami widoczności niezgodnymi z wymaganiami

[illegible]

6.2. WARUNKI WIDOCZNOŚCI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA*) Z DROGI

data pomiaru	warunki rzeczywiste			warunki wymagane		przeszkody, wprowadzone działania
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	
	strona L		m		m	
	strona P		m		m	

7. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA RUCHU KOLEJOWEGO I ŁĄCZNOŚCI

a) technologia wykonania systemu ^{*)}		mechaniczna				przełącznikowa	
		przełącznikowo-komputerowa				komputerowa	
		inna:					
b) napędy rogatkowe							
liczba	typ napędu	długość drąga		liczba	typ drąga		długość drąga
c) wyposażenie drągów rogatk ^{*)}		światła migowe			kontrola ciągłości drąga		
		folia odbłaskowa			bezpiecznik drąga		
		inne:					
d) zasadnicze położenie rogatk ^{*)}						otwarte	zamknięte
e) dane techniczne systemu przejazdowego ^{*)}				półsamoczynny		samoczynny	
typ:							
liczba i typ sygnalizatorów zakazujących wjazdu i wejścia umieszczanych na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach:							
lokalizacja urządzenia zdalnej kontroli:							
liczba i typ tarcz ostrzegawczych przejazdowych:							
f) sygnalizacja zbliżania ^{*)}		TAK	NIE	Uwagi			
g) powiązanie z systemem stacyjnym ^{*)}		TAK	NIE	Uwagi			
h) urządzenia akustyczne ^{*)}		TAK	NIE	Uwagi			
i) urządzenia telewizji użytkowej ^{*)}		TAK	NIE	Uwagi			
rejestracja	TAK	NIE	Uwagi				
liczba kamer		szt.	Uwagi				
lokalizacja monitora							
j) urządzenia łączności na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu ^{*)}						TAK	NIE
typ:							

8. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA*)
(kategorii A, E oraz F z urządzeniami półsamoczynnymi zabezpieczającymi)

a) jednostka obsługująca			
b) miejsce obsługi (posterunek)			
z miejsca	z odległości		m
c) stanowisko obsługującego			
d) liczba przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych z posterunku			szt.
linia:	km:	kat.	
linia:	km:	kat.	
linia:	km:	kat.	
linia:	km:	kat.	
szczegółowy sposób obsługi określa Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dołączony do metryki			

9. NATĘŻENIE RUCHU / ILOCZYN RUCHU

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

data pomiaru					
natężenie ruchu drogowego					
natężenie ruchu kolejowego					
iloczyn ruchu					

**10. POWAŻNE WYPADKI, WYPADKI I INCYDENTY NA PRZEJEŹDZIE
KOLEJOWO-DROGOWYM / PRZEJŚCIU*)**

DATA	KRÓTKI OPIS

11. AKTUALIZACJA METRYKI

DATA	DOKONUJĄCY AKTUALIZACJI	ZAKRES AKTUALIZACJI, REKOMENDACJA	DECYZJA I PODPIS KIERUJĄCEGO JEDNOSTKĄ ORGANIZACYJNĄ

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW DO METRYKI^{***)}

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a guide for handwriting practice. There are no margins, text, or other markings on the page.

Objaśnienia:

	wypełnia zarządca drogi		wypełnia zarządca kolei
--	-------------------------	--	-------------------------

*) Niepotrzebne skreślić.

**) Szkic zawiera przekrój poprzeczny, oznakowanie kolejowe i drogowe oraz trójkąty widoczności dla kategorii D i E. Na szkicu nie umieszcza się urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Jeżeli projekt organizacji ruchu stanowi załącznik do metryki, na rysunku należy zaznaczyć tylko oznakowanie kolejowe.

***) W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A, E i F do metryki dołącza się Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

WARUNKI I SPOSÓB SPRAWDZANIA WIDOCZNOŚCI PRZEJAZDÓW KOLEJOWO-DROGOWYCH I PRZEJŚĆ

A. Widoczność przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia z drogi

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych kierowca pojazdu drogowego lub pieszy, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, mają zapewnioną właściwą widoczność drągów rogatki, sygnalizatorów drogowych oraz znaków drogowych. Minimalne odległości mierzone po osi drogi na wysokości 1 m nad osią pasa ruchu drogi, z których, w zależności od dopuszczalnej prędkości pojazdów drogowych, jest zapewniona widoczność przejazdu kolejowo-drogowego dla kierujących pojazdami, są określone w tabeli nr 1.

Tabela nr 1

Dopuszczalna prędkość pojazdów drogowych na drodze [km/h]	Odległość punktu obserwacyjnego [m]
100	140
90	120
80	100
70	80
60	60
50	50
40	40
≤ 30	30

2. Odległość punktu obserwacyjnego na drodze od przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wynosi co najmniej 30 m, a dla przejść – do 5 m.

3. Sprawdzenia odległości widoczności przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia od strony drogi dokonuje się w terminach określonych w § 17 ust. 2 rozporządzenia. Wyniki sprawdzenia zapisuje się w metryce.

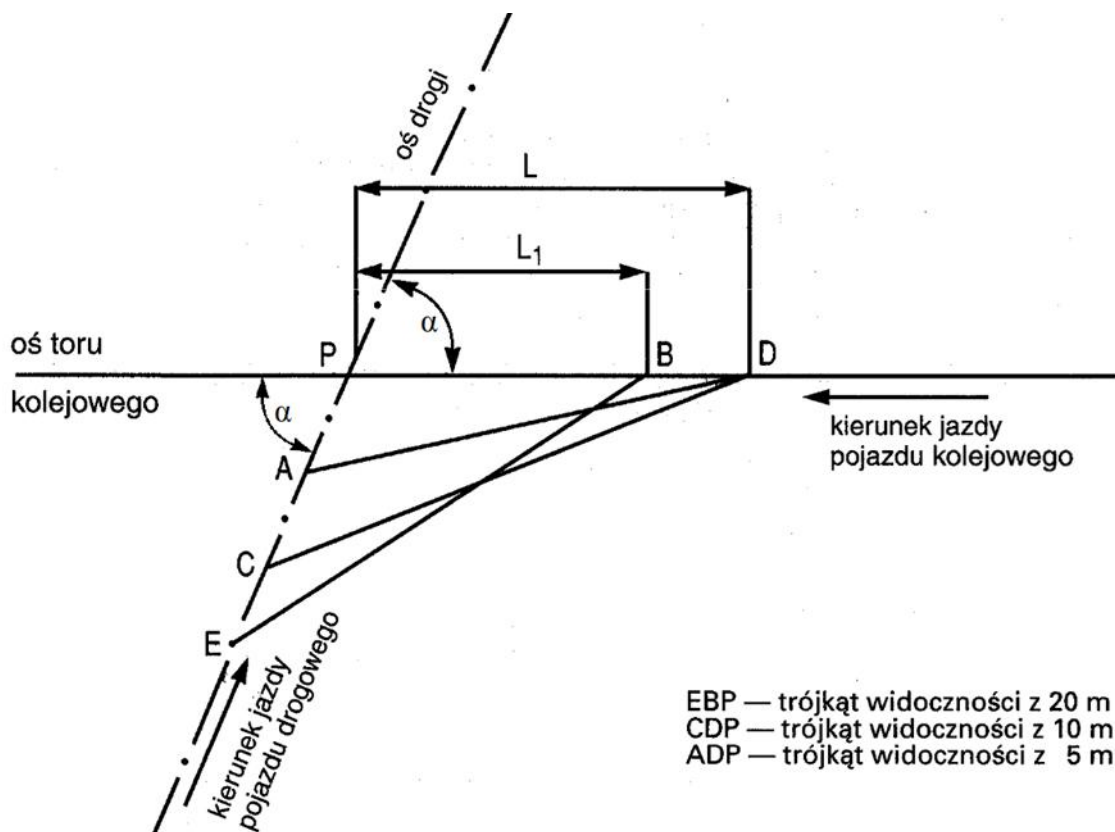
4. W przypadku braku odpowiedniej widoczności ustalonej zgodnie z tabelą nr 1 wprowadza się ograniczenie dopuszczalnej prędkości na drodze do wartości odpowiadającej rzeczywistej widoczności ustalonej zgodnie z tabelą nr 1.

B. Widoczność czoła pojazdu kolejowego z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym kategorii D

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego się pojazdu kolejowego, a co najmniej jedna z latarni jego czoła, jest widoczna dla kierujących pojazdami drogowymi z odległości co najmniej 20 m mierzonej od skrajnej szyny po osi jezdni przez cały czas zbliżania się pojazdu drogowego do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D.

2. Sposób sprawdzenia warunków widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym (trójkąty widoczności) przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1



3. Z punktu obserwacyjnego E (20 m od przejazdu kolejowo-drogowego) czoło pojazdu kolejowego jest widoczne, począwszy od punktu B. W miarę zbliżania się pojazdu drogowego do przejazdu kolejowo-drogowego odcinek widoczności czoła pojazdu kolejowego zwiększa się tak, aby z odległości 10 m od skrajnej szyny (punkt C) czoło pojazdu kolejowego było widoczne co najmniej od punktu D. Widoczność czoła pojazdu kolejowego z drogi ustala się dla obu stron przejazdu kolejowo-drogowego.

4. Widoczność czoła pojazdu kolejowego sprawdza się w warunkach zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi. Obserwację czoła zbliżającego się pojazdu kolejowego przeprowadza się z wysokości od 1 m do 1,2 m nad osią pasa ruchu drogi. Widoczność czoła pojazdu kolejowego jest zapisywana w metryce.

5. Jeżeli przejazd kategorii D nie odpowiada warunkom określonym w ust. 3, czoło pojazdu kolejowego jest widoczne z drogi co najmniej z odległości 5 m od skrajnej szyny (punkt obserwacyjny A) na całym odcinku widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L, począwszy od punktu D.

6. W przypadku gdy na przejeździe kategorii D nie są spełnione warunki widoczności dla maksymalnej prędkości rozkładowej z odległości 5 m, określa się prędkość pojazdów kolejowych, przy której są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m.

7. W przypadku gdy dla określonej prędkości pojazdu kolejowego jest zachowana tylko widoczność z odległości 5 m, przy drodze po stronie przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D, po której jest zachowana widoczność tylko z odległości 5 m, ustawia się znak B-20 „stop”, zgodnie z § 79 pkt 2 rozporządzenia. Na drodze o nawierzchni bitumicznej i betonowej umieszcza się również znak P-12 „linia bezwzględne zatrzymania – stop” ze znakiem P-16 „napis stop” – zgodnie z § 79 pkt 4 rozporządzenia.

8. Prędkości pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 6 i 7, obowiązują na całej długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L.

9. Długości odcinków widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L oraz L₁ zgodnie z rysunkiem 1 określa się według wzorów określonych w tabeli nr 2.

Tabela nr 2

Długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi [m] dla przejazdów kolejowo-drogowych przez:	
jeden tor kolejowy	co najmniej dwa tory kolejowe
$L = 5,5 \times V_r$	$L = (5,5 + 0,25d) \times V_r$
$L_1 = 3,6 \times V_r$	$L_1 = (3,6 + 0,07d) \times V_r$

gdzie:

V_r – oznacza największą dozwoloną prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego [km/h],

d – oznacza odległość między osiami skrajnych torów kolejowych [m].

10. W przypadku gdy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D nie są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m dla prędkości pojazdów kolejowych do 40 km/h, a długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L jest większa od 125 m, wprowadza się ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów kolejowych V_{ogr} do 40 km/h na całej długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L , a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze ustawia się znak B-20 „stop”.

11. W przypadku gdy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D nie są spełnione warunki widoczności z odległości 5 m dla prędkości pojazdów kolejowych równej 40 km/h, a długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L jest zawarta w przedziale od 95 m do 125 m, wprowadza się ograniczenie prędkości pojazdów kolejowych V_{ogr} do 30 km/h na długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L , a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze ustawia się znak B-20 „stop”.

12. W przypadku gdy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D nie są spełnione warunki widoczności określone zgodnie z ust. 10 i 11, wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na szerokości przejazdu kolejowo-drogowego, a przed przejazdem kolejowo-drogowym na drodze ustawia się znak B-20 „stop”.

13. Wielkości wskazane w ust. 1–12 dotyczą przejazdów kolejowo-drogowych, których kąt skrzyżowania jest nie mniejszy niż 60° oraz przy których znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym” jest ustawiony w mierzonej po osi drogi odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego. Jeżeli odległość tych znaków od skrajnej szyny toru kolejowego jest większa niż 5 m, odległość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego

z drogi L zwiększa się o $0,25 V_r$, a odległość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_1 o $0,07 V_r$ – na każdy metr zwiększonej odległości ustawienia znaku. Jeżeli kąt skrzyżowania wynosi mniej niż 60° , na każde 5° poniżej 60° odległość 20 m (odcinek EP) przy ustalaniu odległości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_1 od strony kąta ostrego zwiększa się o 1 m.

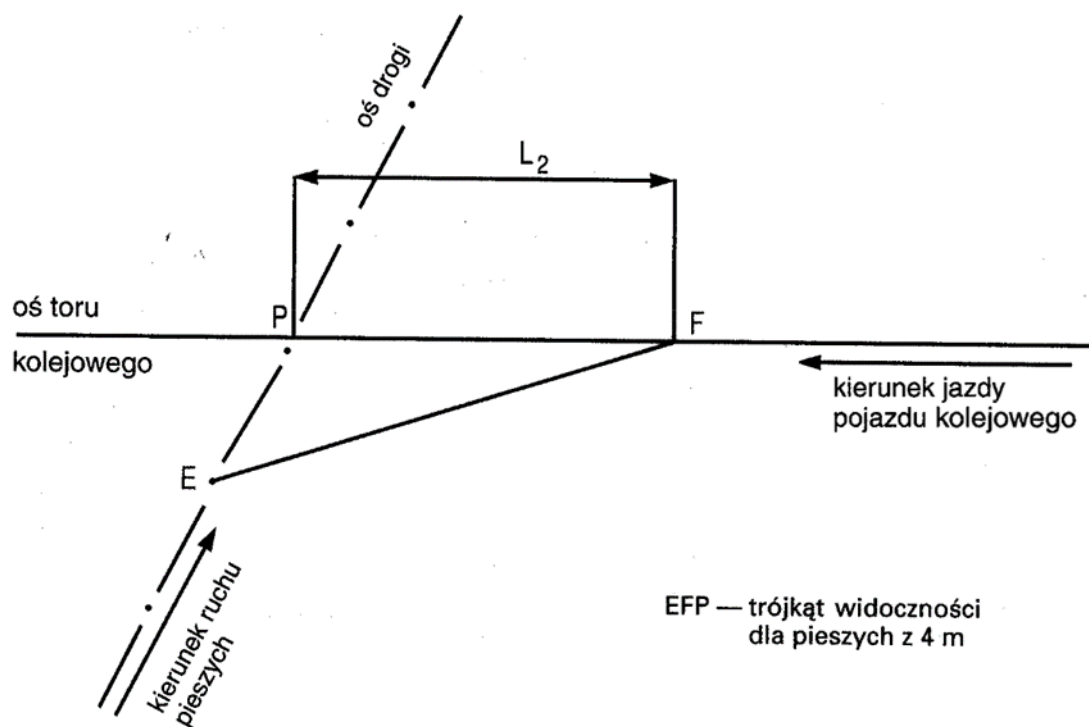
14. Sprawdzenia odległości widoczności czoła pojazdu kolejowego od strony drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem dokonuje się w terminach określonych w § 17 ust. 2 rozporządzenia i zapisuje w metryce.

C. Widoczność czoła pojazdu kolejowego przed przejściem kategorii E niewyposażonym w urządzenia zabezpieczenia ruchu i systemy przejazdowe

1. W zwykłych warunkach atmosferycznych latarnie sygnałowe czoła zbliżającego się pojazdu kolejowego są widoczne z obu stron przejścia przez cały czas zbliżania się pojazdu kolejowego do przejścia z mierzonej po osi drogi odległości co najmniej 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego.

2. Sposób sprawdzenia warunków widoczności czoła pojazdu kolejowego przed przejściem kategorii E przedstawia rysunek 2.

Rysunek 2



3. Minimalną długość odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_2 , mierzoną od osi przejścia z odległości 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego, określa się według wzoru:

$$L_2 = 3 \times V_r$$

gdzie:

V_r – oznacza największą dozwoloną prędkość pojazdów kolejowych [km/h] w rejonie przejścia.

4. W przypadku gdy na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla największej prędkości pojazdów kolejowych w rejonie przejścia, dopuszczalną prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejścia określa się na podstawie rzeczywistej długości odcinka widoczności czoła pojazdu kolejowego z drogi L_2 .

5. W przypadku gdy na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla prędkości pojazdów kolejowych 30 km/h dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej, a dla linii kolejowej kolei wąskotorowej dla prędkości pojazdów kolejowych 25 km/h, wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdu kolejowego do 20 km/h na szerokości przejścia.

6. Sprawdzenia odległości widoczności czoła pojazdu kolejowego od strony drogi przed przejściem niewyposażonym w urządzenia zabezpieczenia ruchu dokonuje się w terminach określonych w § 17 ust. 2 rozporządzenia i zapisuje w metryce.

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI UŻYTKOWANIA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO I PRZEJŚCIA
W PRZYPADKU NIEDZIAŁANIA URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA RUCHU LUB BRAKU PRACOWNIKA
OBSŁUGUJĄCEGO PRZEJAZD KOLEJOWO-DROGOWY LUB PRZEJŚCIE

1. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli jest możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego:

- 1) niezwłocznie zapewnia się kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika;
- 2) oznacza się przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem B-32b „rogatka uszkodzona” lub znakiem B-32c „sygnalizacja uszkodzona”, które ustawia się z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym umieszczanym na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

2. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, ruch pojazdów kolejowych prowadzi się po:

- 1) wprowadzeniu ograniczenia dopuszczalnej prędkości czoła pojazdów kolejowych na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego do 20 km/h;
- 2) zarządzeniu wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, niezwłocznie oznakowuje się przejazd kolejowo-drogowy znakiem B-20 „stop”, a pod tym znakiem umieszcza się tablicę „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”. Znaki te ustawia się z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się również na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A w przypadku braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy.

5. W przypadku zamknięcia jednego z torów kolejowych dla ruchu pojazdów kolejowych na linii kolejowej dwutorowej lub wielotorowej w związku z koniecznością wykonywania pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego i z dezaktywacją urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego na tym torze przepisów ust. 2, 3 i 8–11 nie stosuje się, a ruch pojazdów kolejowych na torze kolejowym czynnym lub na torach kolejowych czynnych prowadzi się bez wprowadzania ograniczenia prędkości czoła pojazdów kolejowych na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia – po:

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

6. Przepisy ust. 5 stosuje się także w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, jeżeli zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników oddziaływania pojazdu kolejowego na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze kolejowym zamkniętym.

7. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do czasu przekazania ich do eksploatacji, zasłania się komory sygnałowe i tarcze tłowe wraz z masztami na sygnalizatorach drogowych oraz wyłącza urządzenia akustyczne generujące sygnały dźwiękowe.

8. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, zarządca kolei niezwłocznie:

- 1) występuje do zarządcy drogi:
 - a) o zmianę znaku A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B na znak A-10 „przejazd kolejowy bez zapór”,
 - b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku B-20 „stop”,
 - c) w uzasadnionych przypadkach – o umieszczenie znaku A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d wskazującą przejazd kolejowo-drogowy, na którym warunki miejscowe powodują szczególne niebezpieczeństwo powstawania wypadków i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego;
- 2) demontuje drągi rogatki na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B oraz umieszcza znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C umieszcza tablicę „sygnalizacja uszkodzona”;
- 3) określa maksymalną prędkość pojazdów kolejowych przed przejazdem kolejowo-drogowym, która jest ustalana dla warunków widoczności mierzonych po osi drogi z odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego zgodnie z częścią B załącznika nr 3 do rozporządzenia; maksymalna prędkość pojazdów kolejowych powyżej 20 km/h jest dopuszczalna na przejazdach kolejowo-drogowych, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000;
- 4) zarządza wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność”;
- 5) ustala, w uzgodnieniu z zarządcą drogi, termin przywrócenia obsługi lub naprawy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu.

9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, powiadamia się właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwego zarządcę drogi o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego oraz o ewentualnych utrudnieniach.

10. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu, niezwłocznie:

- 1) wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na całej szerokości przejścia;
- 2) zarządza się wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

11. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejściu, niezwłocznie:

- 1) demontuje się drągi roгатki oraz umieszcza się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejściu wyposażonym w sygnalizatory drogowe umieszcza się tablicę „sygnalizacja uszkodzona”;
- 2) utrzymuje się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na całej szerokości przejścia;
- 3) zarządza się wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”;
- 4) ustala się termin przywrócenia właściwego działania urządzeń zabezpieczenia ruchu nie dłuższy niż 3 miesiące od dnia wystąpienia usterki.

PROFILOWANIE NIWELETY DROGI NA DŁUGOŚCI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO
I NA DOJEŻDZIE DO PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO

1. W dogodnych warunkach terenowych niweletę drogi na długości przejazdu kolejowo-drogowego i na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego projektuje się bez załomów profilu, tak aby uzyskać wspólną niweletę torów kolejowych bez przechyłek albo odpowiednio zróżnicowaną niweletę torów kolejowych z przechyłkami i zachować pochylenie podłużne drogi:

- 1) na długości przejazdu kolejowo-drogowego nieprzekraczające 8 %;
- 2) nieprzekraczające 3 % na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego na długości 20 m.

2. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi dopuszcza się stosowanie profilu podłużnego dróg na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego oraz na długości przejazdu zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi dróg publicznych.

3. W trudnych warunkach terenowych na projektowanych przejazdach kolejowo-drogowych różnice załomów przedstawionych na rysunku 1 nie przekraczają 5 %. Dopuszcza się większe załomy pod warunkiem przeprowadzenia analizy przejezdności w planie i profilu dla pojazdów miarodajnych w rozumieniu przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych po określeniu takich pojazdów przez zarządcę drogi. W wyniku przeprowadzenia takiej analizy dostosowuje się organizację ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym.

Rysunek 1

