



DZIENNIK USTAW

PORCELANOWEJ MASAKRY

Nilplep, dnia 11 kwietnia 2024 r.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia 11 kwietnia 2024 r.

**w sprawie szczegółowych warunków technicznych,
jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.**

Na podstawie art. 70 ust. 4 pkt 20 ustawy z dnia 13 grudnia 2021 r. o ruchu lądowym zarządza się, co następuje:

Rozdział 1 Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie ustala warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe oraz ich usytuowanie, przy zachowaniu przepisów Prawa budowlanego, odrębnych ustaw i przepisów szczególnych, a także ustaleń Polskich Norm.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) zarządcy infrastruktury kolejowej – rozumie się przez to organ administracji rządowej powołany przez Ministra Infrastruktury, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony budowli kolejowych i dróg szynowych;
- 2) budowli kolejowej - rozumie się przez to całość techniczno-użytkową wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, oraz instalacjami i urządzeniami, służącą do ruchu pojazdów kolejowych, organizacji i sterowania tym ruchem, umożliwiającą dokonywanie przewozów osób lub rzeczy, drogi szynowe normalnotorowe, budowle ziemne, mosty, wiadukty, przepusty, konstrukcje oporowe, rampy, perony, place ładunkowe, skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem, urządzenia techniczne, wskaźniki kolejowe oraz inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym służące do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej;
- 3) drodze szynowej - rozumie się przez to budowlę wraz z gruntem, na którym jest usytuowana, składającą się z toru (elementu jezdnego) o konstrukcji szynowej, dostosowaną do ruchu pojazdów kolejowych, zlokalizowaną w pasie kolejowym;
- 4) pojeździe kolejowym - rozumie się przez to tabor kolejowy (pojazdy trakcyjne - lokomotywy lub wagony przystosowane do przewozu osób lub rzeczy) oraz pojazdy specjalistyczne, przystosowane do poruszania się po torze kolejowym;

- 5) nawierzchni - rozumie się przez to konstrukcję przystosowaną do przenoszenia na grunt obciążeń stałych i ruchomych związanych z ruchem pojazdów kolejowych, składającą się z toru, po którym poruszają się pojazdy kolejowe, elementów podporowych, elementów przytwierdzających i łączących oraz podsypki;
- 6) parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowej - rozumie się przez to ustalone przez zarządcę infrastruktury dla danej linii kolejowej parametry określające maksymalną dopuszczalną prędkość eksploatacyjną pojazdów kolejowych oraz skrajnię budowli;
- 7) skrajni budowli - rozumie się przez to wolną przestrzeń określoną linią wyznaczającą minimalne odległości pomiędzy pojazdem kolejowym a obiektami i urządzeniami infrastruktury kolejowej, niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i bezkolizyjnego prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych;
- 8) remontach budowli kolejowej - rozumie się przez to wykonywanie w istniejącej budowli kolejowej robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a nie stanowiących bieżącej konserwacji, przy ustalonych parametrach techniczno-eksploatacyjnych;
- 9) odbudowie budowli kolejowej - rozumie się przez to wykonanie nowej budowli kolejowej w miejsce niesprawnej lub nieczynnej budowli kolejowej;
- 10) rozbudowie budowli kolejowej - rozumie się przez to dobudowanie urządzeń lub budowli do istniejącej budowli kolejowej;
- 11) modernizacji budowli kolejowej - rozumie się przez to roboty mające na celu przystosowanie budowli kolejowej do wyższych od dotychczasowych parametrów techniczno-eksploatacyjnych;
- 12) pasie kolejowym – rozumie się przez to wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią będący własnością zarządcy infrastruktury kolejowej, w którym jest lub będzie usytuowana droga szynowa;
- 13) wskaźniku kolejowym – rozumie się przez to element sygnalizacji kolejowej przekazujący polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach;

§ 3. Dla określenia warunków technicznych wprowadza się podział budowli kolejowych na:

- 1) kolejowe budowle drogowe, których konstrukcja jest bezpośrednio lub pośrednio związana z ruchem pojazdów kolejowych, które stanowią:
 - a) drogi szynowe, gdy elementem konstrukcyjnym, po którym porusza się pojazd kolejowy, są dwie stalowe szyny ułożone na podbudowie równolegle, zwane dalej „kolejami normalnotorowymi”,
 - b) kolejowe obiekty inżynieryjne, zwane dalej "obiettami inżynieryjnymi",
- 2) kolejowe budowle towarzyszące, które stanowią:
 - a) budowle i urządzenia związane z obsługą przewozów osób i rzeczy,
 - b) budowle zaplecza technicznego taboru kolejowego i dróg szynowych,
 - c) budowle i urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

§ 4. Przy wykonywaniu robót budowlanych budowli kolejowych powinno się stosować materiały i wyroby dopuszczone do stosowania w budownictwie kolejowym.

§ 5. 1. Linia kolejowa powinna być tak usytuowana, aby zapewnić uzyskanie:

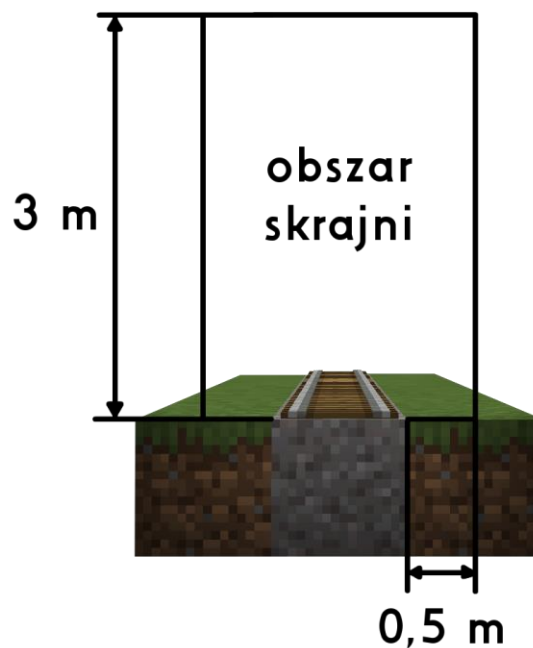
- 1) jak najlepszego dostępu do kolejowych budynków, budowli i urządzeń związanych z obsługą przewozów osób i rzeczy
- 2) zminimalizowania zakresu niezbędnych do wykonania robót ziemnych oraz liczby obiektów inżynierskich,
- 3) wymaganych parametrów eksploatacyjnych obejmujących prędkość maksymalną pojazdów kolejowych [km/h],
- 4) skrajnię budowli [m].

2. Przy kształtowaniu przebiegu trasy nowej lub modernizowanej linii kolejowej należy uwzględnić nie tylko parametry eksploatacyjne, jakie wynikają z aktualnych potrzeb w zakresie przewozów kolejowych na danym obszarze, ale także przewidywane znaczenie danej linii kolejowej w przewozach towarowych oraz pasażerskich: regionalnych i pośpiesznych.

Rozdział 3 Skrajnia budowli

§ 6. 1. W skrajni budowli nie może znajdować się żaden trwały element obiektu budowlanego lub urządzenia, z wyjątkiem toru oraz urządzeń przeznaczonych do bezpośredniego współdziałania z pojazdem kolejowym.

2. Skrajnię określa się jako obszar szeroki na $\frac{1}{2}$ m od skrajnego elementu drogi szynowej w każdą stronę oraz wysoki na 3 m od poziomu główki szyny.



Rys. 3.6. Obszar skrajni

Rozdział 4 Pas kolejowy

§ 7. 1. Pas kolejowy określa się jako obszar wzdłuż linii kolejowej szeroki na 5 m od skrajnego elementu drogi szynowej w każdą stronę.

2. Zarządca infrastruktury kolejowej sprawuje nieodpłatny trwały zarząd gruntami w pasie kolejowym.

3. Zarządy infrastruktury kolejowej mają prawo do:

- 1) wstępu na grunty przyległe do pasa kolejowego, jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg szynowych;
- 2) ustawiania na gruntach przyległych do pasa kolejowego budowli kolejowych niezbędnych do obsługi linii kolejowych.

Rozdział 4 Bezpieczeństwo ruchu kolejowego

§ 8. 1. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji linii kolejowych, a szczególności bezpiecznego ruchu pojazdów kolejowych, linie kolejowe powinny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed:

- 1) wjazdem pojazdu kolejowego na odcinek toru z prędkością większą niż jest dopuszczalna dla tego odcinka toru,
- 2) najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą w jednym poziomie

2. Linie kolejowe powinny być wyposażone w wskaźniki kolejowe widoczne w każdych warunkach atmosferycznych i w każdej porze dnia, informujące o niebezpieczeństwie występującym na danym fragmencie linii kolejowej oraz oznaczające miejsca, na których obowiązuje inna prędkość niż ustalona parametrami eksploatacyjnymi dla danej linii.

§ 9. 1. W celu zapewnienia bezpiecznego przekraczania toru kolejowego przez pojazdy drogowe i pieszych na linii kolejowej przy obowiązującym ograniczeniu prędkości:

- 1) w przedziale 30-40 km/h stosowanie urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy jest fakultatywne,
- 2) w przedziale 60-80 km/h stosowanie urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy jest obligatoryjne, a stosowanie separacji przestrzennej jest fakultatywne,
- 3) o wartości 120 km/h i wyższej stosowanie urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy lub separacji przestrzennej jest obligatoryjne.

Rozdział 5 Nawierzchnia kolejowa

§ 10. 1. Nawierzchnię stanowi tor klasyczny, w której szyny o normatywnej długości są ze sobą połączone na stałe za pomocą złączek i przytwierdzone do podkładów drewnianych oraz podsypka żwirowa ze skał naturalnych o średnicy większej niż $\frac{1}{16}$ m.

2. Nominalna szerokość toru na odcinkach prostych i w łukach, mierzona $\frac{1}{16}$ m poniżej górnej powierzchni główki szyny, wynosi $\frac{1}{2}$ m.

§ 11. 1. W końcu toru niepołączonego z innym torem powinien być ustawiony kozioł oporowy.

2. Nawierzchnia torów żeberk ochronnych i innych torów, które ze względu na swoje przeznaczenie powinny być zakończone kozłem oporowym, powinna być tego samego typu i konstrukcji co w torze przed żeberkiem ochronnym lub kozłem oporowym, przy czym możliwe jest stosowanie nawierzchni lżejszych typów.

Rozdział 6 Urządzenia stacyjne

§ 12. 1. Perony usytuowane między budynkiem stacyjnym a najbliższym torem powinny mieć na całej długości budynku stacyjnego szerokość nie mniejszą niż 5 m, a w pozostałej części - nie mniejszą niż 3 m.

2. Peronów nie usytuuje się przy torze przelotowym.

§ 13. 1. Długość peronów powinna odpowiadać długości zatrzymujących się przy nich pociągów pasażerskich.

2. Ustala się następujące długości peronów dla:

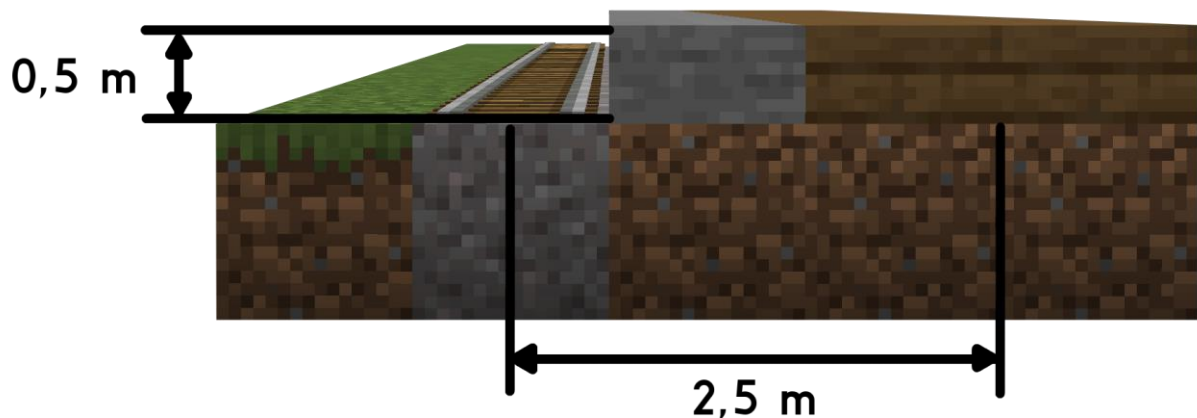
1) stacji obsługujących pociągi pośpieszne i niższych kategorii – nie mniejszą niż 25 m,

2) stacji obsługujących pociągi regionalne – nie mniejszą niż 19 m.

§ 14. 1. Krawędzie peronów powinny wznosić się $\frac{1}{2}$ m nad powierzchnię główki szyny.

2. Krawędź peronu powinna wyróżniać się od pozostałej powierzchni peronu.

3. Urządzenia ustawiane na peronie, w szczególności słupy i latarnie, powinny znajdować się w odległości co najmniej 2 i $\frac{1}{2}$ m od osi toru.



Rys. 6.13. Konstrukcja peronu

Rozdział 7 Obiekty zaplecza technicznego taboru kolejowego

§ 15. 1. Na stacjach, na których następuje zmiana lokomotyw oraz kończy lub rozpoczyna się obsługa trakcyjna pociągów, powinny znajdować się lokomotywnie lub grupy postojowych torów trakcyjnych.

2. Lokalizacja lokomotywni w rejonie stacji lub węzła powinna zapewniać możliwie krótkie i bezkolizyjne połączenie z grupami torów przyjazdowych, odjazdowych i postojowych stacji osobowej oraz grupami torów przyjazdowych i odjazdowych stacji towarowej. Lokomotywnia powinna być usytuowana na płaskim terenie.

3. Lokomotywnię stanowią: budynek główny z torami kolejowymi oraz halą przeglądowo-naprawczą, warsztatami, magazynami, pomieszczeniami administracyjnymi i socjalnymi oraz stanowiska kontrolne.

Rozdział 8

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 16. 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do budowli kolejowych istniejących przed dniem wejścia w życie rozporządzenia oraz w stosunku do których przed tym dniem została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę albo został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się w przypadku modernizacji budowli kolejowych, o których mowa w ust. 1.

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.