

641.

**Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych
i Ministra Kolei**

z dnia 2 lipca 1924 r.

**w sprawie przepisów o skrzyżowaniach dróg
publicznych z kolejami żelaznymi.**

Na podstawie art. 7 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. № 89 poz. 656) zarządza się co następuje:

I. Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejsze dotyczą skrzyżowań dróg publicznych z kolejami żelaznymi użytku publicznego.

§ 2. Skrzyżowania zbudowane przed wydaniem niniejszych przepisów i nie odpowiadające ich wymaganiom winny być do nich dostosowane staraniem i kosztem Zarządu kolejowego w kolejności ustalonej przez Ministerstwo Kolei.

§ 3. W razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej kolei żelaznej wszelkie nowe skrzyżowania albo zmiana istniejących tudzież opracowanie odnośnych projektów technicznych, winny być wykonane staraniem i kosztem kolei.

W razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej drogi publicznej względnie odcinka, powstałych z inicjatywy jej zarządu, wszelkie nowe skrzyżowania albo zamiana istniejących, tudzież opracowanie odnośnych projektów technicznych, winny być wykonane staraniem i kosztem zarządu drogowego.

W razie przebudowy istniejącego skrzyżowania opracowanie projektu i koszty przebudowy winny obciążać ten zarząd kolei lub drogi, z którego inicjatywy powstał projekt zmiany skrzyżowania.

§ 4. Projekty skrzyżowań winny być uzgodnione pomiędzy odpowiednimi Zarządami Kolei Żelaznych i dróg publicznych, a w braku uzgodnienia rozstrzyga Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

§ 5. Wykonanie robót zarówno przy budowie nowych jak i przebudowie istniejących skrzyżowań stanowi obowiązek odnośnego Zarządu kolejowego, o ile nie nastąpi odmienne porozumienie z Zarządem drogi publicznej; w każdym razie roboty w obrębie rogatek, w braku zaś ich na przestrzeni 8,5 m. od szyn z każdej strony torowiska, winny być wykonane przez Zarząd kolejowy.

§ 6. Nadzór oraz utrzymanie w porządku i sprawności zarówno części gruntu kolejowego zajętego przez drogę publiczną, przecinającą kolej żelazną, jak samej drogi publicznej wraz z jej skarpami, rowami i wszelkimi urządzeniami, z wyjątkiem urządzeń kolejowych, dotyczących zabezpieczenia przejazdów, winny być wykonywane staraniem i kosztem odnośnego zarządu drogowego.

W wypadku skrzyżowania drogi publicznej z koleją żelazną w jednym poziomie, wyłącza się z pod

nadzoru Zarządu drogowego część drogi między rogatkami przejazdu, a w braku ich na przestrzeni 8,5 m. od skrajnej szyny toru po obu jego stronach. Tę część drogi utrzymuje w porządku i sprawności swoim staraniem i kosztem odnośny Zarząd kolejowy. Wykonanie naprawy lub odnowienie skrzyżowania drogi publicznej z koleją żelazną nie może tamować ruchu na kolei i powinno jaknajmniej krępować ruch na drodze publicznej. W razie nieuniknionej przerwy ruchu na drodze publicznej dłuższej niż 3 godziny miejscowy Zarząd kolejowy zawiadamia o czasie tej przerwy Zarząd drogowy na 8 dni przed zamknięciem ruchu w miejscu skrzyżowania.

§ 7. Skrzyżowanie drogi publicznej z koleją żelazną może być w jednym poziomie lub w różnych poziomach.

§ 8. Skrzyżowanie w jednym poziomie jest niedopuszczalne jeżeli pierwszorzędna kolej żelazna o większym ruchu (przekraczającym 30 par pociągów na dobę) krzyżuje się z ulicą miejską lub drogą publiczną o znacznym ruchu kołowym (przekraczającym 1000 przejazdów na dobę w jednym kierunku) oraz jeżeli droga publiczna przecina tory kolejowe w obrębie stacji kolei normalnotorowej między sygnałami wjazdowymi. Odstąpienia od tego przepisu wymagają w każdym poszczególnym wypadku uprzedniej zgody Ministra Kolei.

II. Skrzyżowanie drogi i kolei żelaznej w jednym poziomie.

§ 9. Kąt przecięcia drogi publicznej z torami kolei normalnotorowej winien być nie mniejszy niż 45°, a z torami kolei wąskotorowej nie mniejszy niż 30°. Dla osiągnięcia kąta przecięcia nie mniejszego od tych granic, kierunek drogi publicznej może być w miejscu przecięcia odpowiednio zmieniony.

§ 10. Szerokość przejazdu przez tor kolejowy mierzona prostopadle do osi drogi kołowej winna być nie mniejsza niż: a) dla dróg gruntowych: dla drogi gminnej o słabym ruchu—3 metry, o większym ruchu—4 m., dla drogi państwowej, wojewódzkiej i powiatowej—5 m., b) dla ulic miejskich i wogóle dla dróg publicznych o nawierzchni twardej—nie mniejsza niż rzeczywista szerokość jezdni. Szerokość przejazdu nie może przekraczać 7,5 metrów; odstąpienia od tej normy 7,5 mtr. wymagają zgody Ministra Kolei.

§ 11. Szerokość dojazdów w koronie jak i w jezdni winna być nie mniejsza niż szerokość samej drogi. Przyczem dla dróg państwowych i wojewódzkich szerokość dojazdów w koronie ma wynosić nie mniej niż 8 metrów, a dla innych dróg nie mniej niż 6,5 metrów. Korony dojazdów w łukach o promieniu od 20 do 30 metrów należy poszerzać o 1 do 0,5 metra, z odpowiednim poszerzeniem jezdni. Jeżeli dojazdy mają być okolone żywopłotami, wymagane jest dodatkowe poszerzenie ich korony o 0,3 do 0,5 metra.

Przez określenie dojazdu należy rozumieć części drogi publicznej, położone z obu stron toru kolejowego

wego w granicach: od miejsca zmiany pierwotnego kierunku lub ustroju drogi spowodowanej budową skrzyżowania, do rogatki lub w braku rogatek do punktu w odległości 8,5 metrów od najbliższej szyny toru.

§ 12. Pochylenie podłużne przejazdu. Droga na przestrzeni nie mniejszej niż 8,5 metrów od każdej skrajnej szyny winna być poziomą lub też w wyjątkowych wypadkach mieć pochYLENIE nie przekraczające 2¹/₃‰. Gdy spad drogi ku przejazdowi przekracza 3‰—poziomą na skrzyżowaniu należy przedłużyć od strony spadającej drogi o 5 do 15 metrów stosownie do spadu drogi. W wypadkach przecięcia drogi publicznej z koleją dwutorową w łuku, należy w celu złagodzenia profilu podłużnego drogi doprowadzić szyny bliższe do osi międzytorza do jednego poziomu przez podniesienie toru zewnętrznego i opuszczenie toru wewnętrznego.

§ 13. Pochylenie podłużne dojazdów nie powinno przekraczać:

	na drogach:	w miejscowościach:		
		równych	pagórkowatych	górzystych
1) państwowych oraz ulicach miejskich	3‰	4‰	5‰	
2) wojewódzkich i powiatowych	4‰	5‰	6‰	
3) gminnych:				
a) o większym ruchu	5‰	6‰	8‰	
b) o słabym ruchu	6‰	8‰	12‰	

Spad dojazdów na drogach wojewódzkich i powiatowych w miejscowościach górzystych, może być w wyjątkowych wypadkach podniesiony do 7‰ za zgodą Ministra Robót Publicznych.

§ 14. Łuki dojazdów nie mogą się rozpoczynać bliżej niż na 8,5 metrów od skrajnej szyny. Najmniejszy promień osi łuku dojazdów winien być: na drogach państwowych 50 metrów, wojewódzkich i powiatowych 30 metrów, na drogach gminnych 20 metrów. Zastosowanie mniejszych promieni możliwe jest za każdorazową zgodą Ministra Robót Publicznych. Jeżeli na dojeździe wypadną łuki odwrotne, to odcinek prosty pomiędzy nimi nie może być mniejszy niż 10 metrów.

§ 15. Powierzchnia drogi na skrzyżowaniu w poziomie wierzchniej krawędzi szyn winna być płaską bez spadków poprzecznych i mieć na szerokość korony torowiska kolejowego pokrycie drewniane, kamienne lub inne trwałe. Pozostałe części przejazdu pomiędzy rogatkami, w braku zaś rogatek na przestrzeni nie mniejszej niż 8,5 metrów od skrajnej szyny winien mieć z każdej strony odpowiednią twardą nawierzchnię.

§ 16. Powierzchnia drogi na dojazdach. Jeżeli droga kołowa przecinająca kolej posiada twardą jezdnię, winna być na całej długości dojazdów utwardzoną sposobem nie ustępującym co do jakości jezdni na samej drodze.

Na gruntowych drogach państwowych, wojewódzkich powiatowych i miejskich dojazdów do przejazdu, które mają pochyłość przekraczającą 4%, winny posiadać nawierzchnię twardą. Na poziomych odcinkach przejazdów i między rogatkami oraz na stromych (ponad 4%) odcinkach dojazdów gruntowych dróg gminnych utwardzenie jezdni może być osiągnięte wyżywianiem.

§ 17. Żłobek zabezpieczający wolne przejście kół taboru przez wierzchnie pokrycie przejazdu winien mieć ustrój zabezpieczający przeciwko zaciskaniu się w żłobku kopyt i oceli podków zwierząt pociagowych. Szerokość żłobka w poziomie wierzchniej krawędzi szyn dla kolei normalnotorowej winna być nie mniejsza niż 67 m/m z uwzględnieniem poszerzenia w łukach. Głębokość żłobka winna być nie mniejsza niż 38 m/m.

Na kolei wąskotorowej normalną szerokość i głębokość żłobka ustala każdorazowo odnośna Dyrekcja Kolejowa.

§ 18. Odpornice na skrzyżowaniach winny być stosowane w wypadkach przecięcia osi przejazdu i toru pod kątem mniejszym niż 60°. Odpornice mają być wykonane z szyn lub kątowników ułożonych na całej szerokości przejazdu równolegle do szyny. Końce odpornic winny być przedłużone poza szerokość przejazdu nie mniej niż na 300 m/m i na tej długości odgięte pod kątem 30° do osi toru. Górne krawędzie szyn torowych i odpornic mają być w jednym poziomie. Odpornice winny być umocowane sposobem zabezpieczającym niezmienną przepisaną szerokość żłobka.

§ 19. Strzeżenie skrzyżowań winno być stosowane tam, gdzie tego wymaga zabezpieczenie ruchu kolejowego i drogowego. Szczegółowe przepisy wymieniające które przejazdy winny być strzeżone, oraz określające porządek strzeżenia, wydawane są przez Ministra Kolei. Koszt strzeżenia skrzyżowań istniejących lub powstać mających obciąża całkowicie Zarząd Kolei Żelaznych.

§ 20. Rogatki winny być urządzone we wszystkich strzeżonych przejazdach. Rogatki te mają być ustawione na odległości nie mniejszej niż 8,5 metrów od skrajnej szyny i możliwie na początku dojazdu.

§ 21. Ogrodzenie obustronne drogi publicznej słupkami lub żywopłotem winno być stosowane na nasypach dojazdów i całej długości drogi położonej w obrębie gruntu kolejowego w miejscach, w których wysokość nasypu dojazdu lub drogi przekracza 1 metr, oraz wzdłuż drogi z obu stron toru na przestrzeni między torem i rogatkami, przyczem ogrodzenie między torem i rogatkami winno być dokonane w sposób uniemożliwiający dostęp do toru z ominięciem rogatek.

Przy wysokości nasypu przekraczającej 2 metry zamiast słupków należy ustawiać barjery.

Wysokość barjery winna być nie mniejsza niż 1 metr, a słupków nie mniejsza niż 0,60 metr.

§ 22. Odwodnienie skrzyżowań w obrębie torowiska kolejowego winno być wykonane przez zastoso-

wanie pod jezdnię przepuszczalnego dla wody podłoża, na całym zaś pasie drogi publicznej w obrębie gruntu kolejowego przez urządzenie wzdłuż drogi rowów bocznych oraz przepustów pod dojazdami, wykonanych z kamienia, betonu lub żelazobetonu.

III. Skrzyżowanie drogi publicznej i kolei żelaznej w różnych poziomach.

§ 23. Droga publiczna, krzyżująca się z drogą żelazną, może być przeprowadzona ponad torami mostem drogowym lub też pod torami; w tym drugim wypadku droga publiczna przechodzi pod mostem kolejowym.

§ 24. Mosty drogowe i mosty kolejowe mają być projektowane i budowane według odnośnych przepisów wydanych przez Ministerstwo Robót Publicznych dla mostów drogowych i przez Ministerstwo Kolei dla mostów kolejowych.

§ 25. Szerokość i wysokość otworu w świetle mostów drogowych położonych nad koleją żelazną winny odpowiadać przepisom dotyczącym skrajni toru kolejowego, a szerokość i wysokość otworu mostów kolejowych nad drogą publiczną winny odpowiadać odnośnym przepisom Ministerstwa Robót Publicznych.

§ 26. Szerokość otworu w świetle mostów kolejowych nad ulicami miejskimi oraz szerokość jezdni i chodników na mostach drogowych przeznaczonych dla przeprowadzenia ulic miejskich nad koleją winny być uzgodnione przez Zarząd Kolejowy z odnośnym Zarządem miejskim. W braku uzgodnienia decyduje Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

§ 27. Dolna krawędź ustroju (konstrukcji) mostu kolejowego winna wznosić się nad pobocznymi (chodnikami) drogi kołowej publicznej lub ulicy miejskiej nie mniej niż na 2,5 metra, oraz nad jezdnią drogi lub ulicy nie mniej niż na 4,5 metra. Wysokość ta może być na drodze podrzędnej zmniejszona po porozumieniu z odnośną Okręgową Dyrekcją R. P. jednak nie więcej niż do 3,2 metra.

§ 28. Jeżeli dolna krawędź mostu położonego nad drogą kołową jest krzywa lub łamana, a długość odcinka drogi pod mostem nie przekracza 16 metrów, to wskazana wysokość 4,5 metr. otworu w świetle winna być zachowana na szerokości nie mniejszej niż 4 metry i symetrycznie względem osi drogi. Dalsze zmniejszenie tej szerokości do 3 metrów dopuszczalne jest tylko dla otworu niższego niż 4,5 m. t. j. dla drogi podrzędnej. Długość odcinka drogi podrzędnej pod mostem w tym wypadku nie może być większą niż 25 metrów.

§ 29. Mosty kolejowe nad ulicami miejskimi winny mieć ustrój jezdni, zabezpieczający przechodniów i pojazdy od zabrudzenia smarami, żużlem i innymi odpadkami z przechodzących pociągów lub wodą ściekającą z mostu.

§ 30. Dojazdy do mostów drogowych oraz do przejazdów pod mostami kolejowymi winny być zbudowane zgodnie z przepisami podanymi wyżej w §§ 11, 13, 14, 16 i 21.

§ 31. Zastosowanie § 2 niniejszych przepisów do istniejących mostów kolejowych i drogowych nieodpowiadających wymaganiom §§ 25, 26, 27, 28, 29 i 30 tych przepisów może mieć miejsce tylko po każdorazowym uprzednim porozumieniu się Ministrów Robót Publicznych i Kolei.

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych:

Rybczyński

Minister Kolei: *Tyszka*
