

	<p style="text-align: center;">STANDARDY TECHNICZNE SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA BUDOWY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ CEN- TRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO - WYTYCZNE PROJEKTOWANIA</p>	<p style="text-align: center;">CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY — SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND</p>
<p>ul. J. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa</p>	<p style="text-align: center;">TOM V.2 DROGI PUBLICZNE</p>	<p>Al. Jerozolimskie 142B 02-305 Warszawa</p>

STANDARDY TECHNICZNE
SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA BUDOWY
INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ CENTRALNEGO PORTU
KOMUNIKACYJNEGO – WYTYCZNE PROJEKTOWANIA

TOM V.2
DROGI PUBLICZNE

[strona intencjonalnie pozostawiona pusta]

Zestawienie tomów współtworzących szczegółowe warunki techniczne dla budowy infrastruktury kolejowej Centralnego Portu Komunikacyjnego:

Tom A	Wprowadzenie do standardów kolejowych CPK
Tom I.1	Droga szynowa – układy geometryczne
Tom I.2	Droga szynowa – konstrukcja obiektów budowlanych
Tom I.3	Droga szynowa – odwodnienie układu torowego
Tom I.4	Droga szynowa – skrajnia
Tom I.5	Droga szynowa – badania i projektowanie geotechniczne
Tom II.1	Sieć trakcyjna i zasilanie trakcyjne 2x25 kV 50 Hz AC
Tom II.2	Sieć trakcyjna i zasilanie trakcyjne 3 kV DC
Tom III.1	Obiekty inżynieryjne
Tom III.2	Tunele
Tom IV	Elektroenergetyka nietrakcyjna
Tom V.1	Drogi niepubliczne
Tom V.2	Drogi publiczne Zawiera wymagania dla układów drogowych do obsługi pasażerów oraz zasady wymiarowania i warunki techniczne, jakie muszą spełniać ciągi piesze i komunikacyjne.
Tom VI.1	Sterowanie ruchem kolejowym – wyposażenie podstawowe
Tom VI.2	Sterowanie ruchem kolejowym – Europejski System Sterowania Pociągiem ETCS
Tom VII.1	Łączność przewodowa i bezprzewodowa oraz transmisja danych
Tom VII.2	Teletechnika i telematyka
Tom VII.3	Detekcja stanów awaryjnych taboru (DSAT)
Tom VIII.1	Budynki stacji i dworców kolejowych
Tom VIII.2	Budynki techniczne
Tom VIII.3	Budowle
Tom VIII.4	Mała architektura
Tom IX	Środki minimalizujące oddziaływanie na środowisko
Tom X	Kolizje z sieciami zewnętrznymi
Tom XI	Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC)
Tom XII	Osłona linii kolejowych
Tom XIII	Zaplecze techniczne
Tom XIV	Systemy wspomaganie zdrowia oraz bezpieczeństwa osób i mienia
Tom XV	Osnowa geodezyjna
Tom XVI	Tabor kolejowy
Tom XVII	Systemy automatycznej odprawy bagażu
Tom XVIII	Wymagania w zakresie spójności bezpieczeństwa, ochrony i cyberbezpieczeństwa

[strona intencjonalnie pozostawiona pusta]

Wersjonowanie dokumentu „Szczegółowe warunki techniczne dla budowy infrastruktury kolejowej Centralnego Portu Komunikacyjnego; Tom V.2; Drogi publiczne”:

wersja	zmiany		
1.0.0	Opracowanie dokumentu		
	opracowano: 29.04.2021 r.	zatwierdzono: -	obowiązuje od: -
1.1.0	Uwzględnienie istotnych i edycyjnych uwag z pisma CPK nr KRI/1901/2021/GB/25		
	opracowano: 10.06.2021 r.	zatwierdzono: -	obowiązuje od: -
1.2.0	Uwzględnienie istotnych i edycyjnych uwag z pisma CPK nr KRI/2025/2021/NAB.1983/GB/25		
	opracowano: 8.07.2021 r.	zatwierdzono: -	obowiązuje od: -
1.3.0	Zmiana wersji ze względu na potrzeby dostosowania finalnego wydania standardów		
	opracowano: 5.08.2021 r.	zatwierdzono: -	obowiązuje od: -
2.0.0	Uwzględnienie uwag z konsultacji z rynkiem wykonawców		
	opracowano: 08.07.2022 r.	zatwierdzono:	obowiązuje od:

[strona intencjonalnie pozostawiona pusta]

Spis treści

1	Wprowadzenie.....	9
1.1	Postanowienia wstępne.....	9
1.2	Zakres techniczny.....	9
1.3	Powiązania z innymi tomami	10
1.4	Definicje użytych określeń	11
2	Wymagania zasadnicze, podstawowe i ogólne dla infrastruktury kolejowej CPK	13
3	Projektowanie dróg publicznych.....	17
3.1	Wymagania ogólne	17
3.2	Wymagania szczegółowe	18
4	Skrzyżowania linii i bocznic kolejowych z drogami publicznymi	19
5	Dokumenty referencyjne	21

[strona intencjonalnie pozostawiona pusta]

1 Wprowadzenie

1.1 Postanowienia wstępne

- 1) Podstawą projektowania i budowy obiektów ujętych w dokumencie pt. „Szczegółowe warunki techniczne dla budowy infrastruktury kolejowej Centralnego Portu Komunikacyjnego – Tom V.2 – Drogi publiczne”, zwanym w dalszej części „Standardami”, jest Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. Poz. 1376, z późn. zm.) [1].
- 2) Przy opracowaniu Standardów uwzględniono dokumenty referencyjne wskazane w rozdz. 5.
- 3) Wymagania Standardów są zgodne z obowiązującymi wymaganiami prawnymi w zakresie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej.
- 4) Standardy zostały opracowane z uwzględnieniem aktualnego stanu wiedzy z zakresie projektowania i budowy dróg publicznych.
- 5) W przypadkach nieuregulowanych w Standardach należy korzystać z ogólnie obowiązujących przepisów oraz wiedzy inżynierskiej.
- 6) Ilekroć mowa w Standardach o „infrastrukturze kolejowej CPK”, „liniach kolejowych CPK” itd., należy mieć na uwadze nową infrastrukturę kolejową, nowe linie kolejowe lub inne obiekty budowane przez CPK, które w przyszłości mogą przejść pod zarządek obcy.

1.2 Zakres techniczny

- 1) Standardy określają ogólne wymagania techniczne dla projektowania przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., zwaną dalej CPK, dróg publicznych, o których mowa w pkt. 2).
- 2) W niniejszych Standardach do dróg publicznych zalicza się wszystkie drogi publiczne w rozumieniu ustawy [1] projektowane przez CPK.

[pozostała część strony intencjonalnie pozostawiona pusta]

1.3 Powiązania z innymi tomami

Powiązania niniejszego tomu Standardów z innymi tomami przedstawiono w Tablica 1.

Tablica 1 Powiązania z innymi tomami Standardów

Nr tomu	Tytuł tomu	Zawartość powiązania
I.3	Droga szynowa – odwodnienie układu torowego	Wymagania dla odwodnienia dróg publicznych.
III.1	Obiekty inżynierijne	Wymagania dla wiaduktów drogowych i estakad. Zabezpieczenie obiektów inżynierijnych przed niezamierzonym wtargnięciem pojazdów drogowych na obszar infrastruktury kolejowej.
VIII.1	Budynki stacji i dworców kolejowych	Ogólne wymagania w zakresie zagospodarowania terenu i spójności z infrastrukturą, w tym zapewnienie multimodalności.
VIII.4	Mała architektura	Wymagania dla stojaków rowerowych.
XII	Osłona linii kolejowych	Zabezpieczenie przed niezamierzonym wtargnięciem pojazdów drogowych na obszar infrastruktury kolejowej.
XIII	Zaplecze techniczne	Układy drogowe zaplecza technicznego.

[pozostała część strony intencjonalnie pozostawiona pusta]

1.4 Definicje użytych określeń

- 1) **Chodnik** – część drogi przeznaczona do ruchu pieszych.
- 2) **Droga publiczna** – droga zaliczona do kategorii dróg publicznych zgodnie z ustawą [1].
- 3) **Droga rowerowa** – droga przeznaczona do ruchu rowerów albo rowerów i pieszych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem.
- 4) **Przejazd kolejowo-drogowy** – skrzyżowanie w jednym poziomie, inne niż przejście.
- 5) **Przejście** – skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego; przejścia nie stanowi ciąg komunikacyjny pomiędzy peronami w obrębie stacji kolejowej albo przystanku kolejowego.
- 6) **Skrzyżowanie** – przecięcie linii kolejowej lub bocznic kolejowej z drogą.
- 7) **Skrzyżowanie wielopoziomowe** – skrzyżowanie, na którym droga przechodzi nad albo pod linią kolejową lub bocznicą kolejową.

[strona intencjonalnie pozostawiona pusta]

2 Wymagania zasadnicze, podstawowe i ogólne dla infrastruktury kolejowej CPK

Tablica 2 definiuje powiązanie szczegółowych warunków technicznych z wymaganiami zasadniczymi, podstawowymi i ogólnymi dla infrastruktury CPK.

Tablica 2 Wymagania zasadnicze, podstawowe i ogólne dla infrastruktury CPK

podrozdział niniejszego tomu definiujący szczegółowe warunki techniczne	wymagania zasadnicze (dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei)						wymagania podstawowe	wymagania ogólne dla infrastruktury kolejowej CPK			
	1.1. bezpieczeństwo	1.2. niezawodność i dostępność	1.3. zdrowie	1.4. ochrona środowiska naturalnego	1.5. zgodność techniczna	1.6. dostępność	2.1. nośność i stateczność 2.2. bezpieczeństwo pożarowe 2.3. higiena, zdrowie i środowisko 2.4. bezpieczeństwo użytkowania i dostępność 2.5. ochrona przed hałasem 2.6. oszczędność energii i izolacyjność cieplna 2.7. zrównoważone wykorzystanie zasobów nat.	3.1. ukierunkowanie na potrzeby gospodarki	3.2. ukierunkowanie na potrzeby pasażera	3.3. ukierunkowanie na potrzeby przewoźników	3.4. zgodność z infrastrukturą kolejową połączoną z infrastrukturą kolejową CPK
3.1	-	1.2.2	-	-	-	1.6.1 1.6.3	2.4.1	-	-	-	-
3.2	-	1.2.2	-	-	-	1.6.1 1.6.3	2.4.1	-	-	-	-
4	1.1.11	-	1.3.3	-	-	-	2.4.1	-	-	-	-

[pozostała część strony intencjonalnie pozostawiona pusta]

Cyberbezpieczeństwo

Rozwiązania techniczne, które gromadzą, przechowują, przetwarzają, udostępniają lub transmitują dane zapewniające spełnianie wymagań zasadniczych w odniesieniu do bezpieczeństwa (wymagania od 1.1.1. do 1.1.11. podane w Tomie A standardów kolejowych CPK) oraz wymagań ogólnych dla infrastruktury kolejowej CPK w odniesieniu do ochrony (wymagania 1.1.12. oraz 1.1.13 podane w Tomie A standardów kolejowych CPK) powinny być konstruowane z uwzględnieniem cyberbezpieczeństwa, czyli „bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych”, które zdefiniowane zostało w Dyrektywie w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych następująco:

„bezpieczeństwo sieci i systemów informatycznych” oznacza odporność sieci i systemów informatycznych, przy danym poziomie zaufania, na wszelkie działania naruszające dostępność, autentyczność, integralność lub poufność przechowywanych lub przekazywanych, lub przetwarzanych danych lub związanych z nimi usług oferowanych lub dostępnych poprzez te sieci i systemy informatyczne;

[zgodnie z art. 4 Dyrektywy 2016/1148]

Cyberbezpieczeństwo uwzględnia dwa rodzaje zagrożeń wynikających z nieuprawnionego dostępu do systemów/urządzeń/sieci, które gromadzą, przechowują, przetwarzają, udostępniają lub transmitują dane:

8) zagrożenia bezpieczeństwa fizycznego

Konieczne jest zapewnienie ochrony systemów/urządzeń/sieci przed bezpośrednim dostępem, który mógłby umożliwić spowodowanie (w sposób zamierzony lub niezamierzony) zagrożeń dla bezpieczeństwa funkcjonalnego.

9) zagrożenia bezpieczeństwa informatycznego

Konieczne jest zapewnienie ochrony systemów/urządzeń/sieci przed dostępem logicznym za pośrednictwem systemów/urządzeń/sieci informatycznych, który mógłby umożliwić spowodowanie (w sposób zamierzony lub niezamierzony) zagrożeń dla bezpieczeństwa funkcjonalnego.

Tak zdefiniowane cyberbezpieczeństwo ma zastosowanie zarówno do systemów informatycznych wykorzystywanych dla potrzeb transportu kolejowego jak i do systemów eksploatacyjnych wykorzystywanych dla potrzeb transportu kolejowego przy czym standardy kolejowe CPK nie obejmują wymagań dla systemów informatycznych np. systemów do tworzenia rozkładów jazdy.

Zagrożenia bezpieczeństwa fizycznego i zagrożenia bezpieczeństwa informatycznego dla systemów eksploatacyjnych, dla których wymagania zdefiniowano w standardach kolejowych CPK, powinny być uwzględniane przez podmioty odpowiedzialne za kolej w ramach oceny ryzyka i przez projektantów/producentów/wykonawców w ramach kontroli zagrożeń. Dodatkowo wymaga się, aby zastosowane zabezpieczenia podlegały dokumentowaniu i weryfikacji zgodnie z wymaganiami zawartymi w Tomie XVIII standardów kolejowych CPK.

Cyberbezpieczeństwo w zakresie niniejszego tomu standardów kolejowych CPK

Obecnie w obszarze objętym niniejszym tomem standardów nie występują sieci i systemy informatyczne, których bezpieczeństwo mogłoby być naruszone. Istnieje jednak możliwość, że takie sieci i systemy informatyczne lub rozwiązania techniczne, które gromadzą, przechowują, przetwarzają, udostępniają lub transmitują dane mogą się pojawić. Przykładowo może zostać wykorzystany system czujników, które za pośrednictwem sieci przewodowych lub bezprzewodowych, publicznych lub niepublicznych lub bezpośrednio, będą łączyły się np. z jakimś systemem zarządcy infrastruktury. Wówczas powinny one zostać zabezpieczone przed zagrożeniami bezpieczeństwa fizycznego i bezpieczeństwa informatycznego w sposób zgodny z wymaganiami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji SZBI wdrożonego przez spółkę CPK.

Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że system SZBI będzie podlegał zmianom ponieważ utrzymanie wymaganego poziomu cyberbezpieczeństwa nie jest możliwe przez jednorazowe wypełnienie wymagań standardów, gdyż cyberbezpieczeństwo jest procesem, a nie stanem. Aby zminimalizować liczbę i rozmiar cyberzagrożeń należy w procesach eksploatacyjnych w sposób ciągły przestrzegać wymagań (obowiązków) zawartych w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa w Rozdziale 3 dla operatorów usług kluczowych, w Rozdziale 5 dla podmiotów publicznych oraz korzystać wyłącznie z usług dostawców usług cyfrowych wypełniających obowiązki opisane w Rozdziale 4 tej ustawy.

[pozostała część strony intencjonalnie pozostawiona pusta]

[strona intencjonalnie pozostawiona pusta]

3 Projektowanie dróg publicznych

3.1 Wymagania ogólne

- 1) Drogi publiczne należy projektować w celach związanych z:
 - a) obsługą komunikacyjną ogólnodostępnych obiektów CPK spełniających funkcje handlowe w ruchu pasażerskim i towarowym,
 - b) zapewnieniem dojazdu do skrzyżowań wielopoziomowych w przypadku przerwania istniejących ciągów komunikacyjnych przez projektowaną infrastrukturę kolejową.
- 2) Zgodnie z pkt. 1) lit. a) drogi publiczne powinny zapewniać dojazd do:
 - a) dworców kolejowych (lub w okolice peronów tych punktów eksploatacyjnych, które nie są wyposażone w budynek dworca),
 - b) ogólnodostępnej infrastruktury towarowej (np. placów i ramp ładunkowych).
- 3) Drogi publiczne należy projektować według zasad rozporządzenia [2].
- 4) Jeżeli projektuje się powiązanie systemu odwodnienia drogi publicznej zarządcy innego niż CPK z systemem odwodnienia linii kolejowej CPK, system odwodnienia tej drogi powinien spełniać wszystkie wymagania określone w Standardach CPK, a szczególnie w tomie I.3 Standardów pt. „Droga szynowa – odwodnienie układu torowego”.
- 5) Zabezpieczenie przed niezamierzonym wtargnięciem pojazdów drogowych na obszar infrastruktury kolejowej należy projektować zgodnie z wymaganiami określonymi w:
 - a) tomie III.1 Standardów pt. „Obiekty inżynieryjne” – dla wiaduktów drogowych i estakad,
 - b) tomie XII Standardów pt. „Osłona linii kolejowych” – dla miejsc równoległego przebiegu w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej i drogi publicznej.

[pozostała część strony intencjonalnie pozostawiona pusta]

3.2 Wymagania szczegółowe

- 1) Drogi publiczne obsługujące obiekty CPK, o których mowa w rozdz. 3.1 pkt. 1) lit. a) oraz rozdz. 3.1 pkt. 2), powinny być projektowane co najmniej jako drogi klasy Z o nawierzchni twardej ulepszonej: bitumicznej, betonowej lub kostkowej.
- 2) Klasę i nawierzchnię dróg publicznych, o których mowa w rozdz. 3.1 pkt. 1) lit. b), należy dobierać i projektować w taki sposób, aby odpowiadały one co najmniej standardowi ciągu komunikacyjnego przerywanego przez projektowaną infrastrukturę kolejową.
- 3) W odniesieniu do określonych lokalizacji lub całego projektu CPK może wskazać inną klasę (w tym klasę niższą niż Z w nawiązaniu do pkt. 1)), dla której powinny być projektowane drogi publiczne.
- 4) Drogi publiczne obsługujące obiekty CPK, o których mowa w rozdz. 3.1 pkt. 2) lit. a), zasadniczo powinny być wyposażone w drogi rowerowe i – jeśli droga rowerowa nie umożliwi ruchu pieszych – chodniki, zapewniające pieszym i rowerzystom dostęp do obiektów oraz wygodną komunikację w ich obrębie i sąsiedztwie.
- 5) Dopuszcza się odstępianie od budowy dróg rowerowych lub chodników, o których mowa w pkt. 4), jeśli jest to uzasadnione uwarunkowaniami lokalnymi, np. położeniem stacji pasażerskiej bezpośrednio na linii dużych prędkości, w znacznym oddaleniu od obsługiwanych miejscowości.
- 6) Drogi publiczne, o których mowa w rozdz. 3.1 pkt. 1) lit. b) powinny być wyposażone w drogi rowerowe lub chodniki w zakresie zgodnym ze standardem przerywanego ciągu komunikacyjnego.
- 7) W sąsiedztwie każdego dworca kolejowego (lub peronów tych punktów eksploatacyjnych, które nie są wyposażone w budynek dworca), należy zaprojektować:
 - a) infrastrukturę służącą do obsługi transportu zbiorowego, która w zależności od potrzeb powinna obejmować:
 - przystanki, zatoki i pętle autobusowe (trolejbusowe),
 - przystanki i perony tramwajowe;
 - b) infrastrukturę służącą do obsługi indywidualnego transportu drogowego, a w szczególności odpowiednią liczbę miejsc postojowych przewidzianych dla:
 - postoju długotrwałego (formuła „park & ride”),
 - postoju krótkotrwałego (formuła „kiss & ride”);
 - c) parking rowerowy.
- 8) Projektując obiekty, o których mowa w pkt. 7), należy również uwzględniać wymagania tomu VIII.1 Standardów pt. "Budynki stacji i dworców kolejowych" (ogólne wymagania w zakresie zagospodarowania terenu i spójności z infrastrukturą, w tym zapewnienie multimodalności) oraz tomu VIII.4 Standardów pt. "Mała architektura" (stojaki rowerowe).
- 9) Na stacjach wyposażonych w osobne parkingi, w miejscu położonym w miarę możliwości jak najbliżej wejścia dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się muszą zostać zarezerwowane wystarczające i dostosowane miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się uprawnionych do korzystania z miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych.

[zgodnie z definicją zawartą w TSI PRM]

4 Skrzyżowania linii i bocznic kolejowych z drogami publicznymi

- 1) Skrzyżowania nowobudowanych linii kolejowych CPK z drogami publicznymi należy projektować wyłącznie jako wielopoziomowe.
 - 2) Skrzyżowania nowobudowanych bocznic kolejowych CPK z drogami publicznymi zaleca się projektować jako wielopoziomowe.
 - 3) Jeśli z przyczyn technicznych lub ekonomicznych nie jest możliwe zastosowanie rozwiązania, o którym mowa w pkt. 2), dopuszcza się projektowanie skrzyżowania bocznic kolejowej z drogą publiczną w jednym poziomie według zasad rozporządzenia [4].
 - 4) Jeżeli budowa nowej linii kolejowej CPK spowoduje przerwanie istniejącej drogi publicznej, niewyposażonej w drogę rowerową, jej użytkownikom należy zapewnić dostęp:
 - a) do skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z drogą publiczną tej samej lub wyższej kategorii w odległości nie większej niż 3 km od przerwanej drogi publicznej, licząc wzdłuż osi projektowanej linii kolejowej oraz,
 - b) do przejścia pod torami lub kładki dla pieszych w odległości nie większej, niż 500 m od przerwanej drogi publicznej, licząc wzdłuż osi projektowanej linii kolejowej.
 - 5) Jeżeli budowa nowej linii kolejowej CPK spowoduje przerwanie istniejącej drogi rowerowej przeznaczonej tylko do ruchu rowerów, jej użytkownikom należy zapewnić dostęp do skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z drogą rowerową w odległości nie większej, niż 1,5 km od przerwanej drogi rowerowej, licząc wzdłuż osi projektowanej linii kolejowej.
 - 6) Jeżeli budowa nowej linii kolejowej CPK spowoduje przerwanie istniejącej drogi rowerowej przeznaczonej do ruchu rowerów i pieszych, jej użytkownikom należy zapewnić dostęp do przejścia pieszo-rowerowego lub kładki pieszo-rowerowej w odległości nie większej, niż 500 m od przerwanej drogi rowerowej, licząc wzdłuż osi projektowanej linii kolejowej.
 - 7) Jeżeli budowa nowej linii kolejowej CPK spowoduje przerwanie istniejącego chodnika, jego użytkownikom należy zapewnić dostęp do przejścia pod torami lub kładki dla pieszych w odległości nie większej, niż 500 m od przerwanego chodnika, licząc wzdłuż osi projektowanej linii kolejowej.
 - 8) W indywidualnych przypadkach, przy zachowaniu toku postępowania określonego w pkt. 9), CPK może wskazać zasadność odstąpienia od wymogów określonych w pkt. 4) - 7).
 - 9) Wszelkie zmiany istniejących sieci komunikacyjnych (drogowych, rowerowych i pieszych), w tym w szczególności liczbę i lokalizację skrzyżowań wielopoziomowych oraz przejść i przejazdów rowerowych nad lub pod linią kolejową, należy projektować zgodnie z obowiązującymi przepisami (m. in. zgodnie z [1], [2], [4]) i zasadami wiedzy technicznej, przy jednoczesnym poszanowaniu interesu społecznego.
- Przyjęte rozwiązania powinny być uzgodnione z zarządcami dróg i władzami lokalnymi.

[pozostała część strony intencjonalnie pozostawiona pusta]

[strona intencjonalnie pozostawiona pusta]

5 Dokumenty referencyjne

- [1] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. Poz. 1376, z późn. zm.)
- [2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. Poz. 124, z późn. zm.)
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. z 2005 r. Nr 67, poz. 583)
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. Poz. 1744, z późn. zm.)
- [5] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. poz. 735, z późn. zm.)

--- ---