

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu  
kolejowego i sygnalizacji**

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361 oraz z 2018 r. poz. 650 i 927) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 r. poz. 1849) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 12 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wagony i inne pojazdy kolejowe z czynnymi hamulcami powinny być rozmieszczone równomiernie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony;”;
- 2) w § 15 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony W przypadku pociągów złożonych z elektrycznych lub spalinowych zespołów trakcyjnych czynny hamulec zespolony powinien mieć pierwszy i ostatni człón zespołu trakcyjnego.”;
- 3) w § 19 ust. 3 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec pierwszego lub ostatniego pojazdu kolejowego składu pociągu, albo hamulec pierwszego lub ostatniego człónu zespołu trakcyjnego nie hamuje lub nie odhamowuje;”;
- 4) w § 21 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Przepis ust. 4 pkt 1 nie dotyczy pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi. W pojazdach tych wraz z maszynistą musi przebywać

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

pracownik posiadający co najmniej udokumentowaną znajomość warunków miejscowych danej linii lub posterunku, udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu i zahamowania pojazdu trakcyjnego hamulcem ręcznym, a pojazdy te powinny być wyposażone co najmniej w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty i urządzenia radiołączności pociągowej.”;

5) po § 22 dodaje się § 22a i 22b w brzmieniu:

„§ 22a. 1. Przewoźnik kolejowy opracowuje dokument „Opis trasy” w odniesieniu do linii kolejowych wchodzących w skład trasy pociągu, spełniający wymagania określone w pkt 4.2.1.2.2. technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy”, zwanych dalej „TSI Ruch kolejowy”.

2. Dane niezbędne do opracowania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury przekazuje przewoźnikowi kolejowemu, w zakresie określonym w TSI Ruch kolejowy, w ustandaryzowanej formie dla wszystkich przewoźników kolejowych i pociągów, umożliwiającej bieżącą aktualizację danych.

3. Za aktualność przekazywanych przewoźnikowi kolejowemu danych niezbędnych do opracowania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, odpowiada zarządca infrastruktury. W przypadku aktualizacji danych zarządca infrastruktury przekazuje je niezwłocznie przewoźnikowi kolejowemu.

4. Przewoźnik kolejowy przekazuje maszyniście dokument, o którym mowa w ust. 1, przed przygotowaniem pociągu do jazdy.

5. Przewoźnik kolejowy odpowiada za niezwłoczne przekazywanie maszynistom aktualizacji dokumentu, o którym mowa w ust. 1.

§ 22b. 1. Dla każdego pociągu zarządca infrastruktury opracowuje wewnętrzny rozkład jazdy spełniający wymagania określone w TSI Ruch kolejowy oraz w niniejszym rozporządzeniu i przekazuje go przewoźnikowi kolejowemu.

2. Przewoźnik kolejowy przekazuje wewnętrzny rozkład jazdy maszyniście przed przygotowaniem pociągu do jazdy.

3. W wyjątkowych przypadkach pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy. Kursowaniem takiego pociągu zarządza właściwy dyspozytor liniowy nadając mu numer, określając jego relację i stopień pierwszeństwa.”;

- 6) w § 25 po ust. 12a dodaje się ust. 12b-12e w brzmieniu:

„12b. W przypadku awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym sygnału zastępczego Sz na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 10 dni licząc od dnia wystąpienia awarii. Jeżeli po upływie tego czasu nadal nie ma możliwości podania na tym semaforze sygnału zezwalającego, zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki zaradcze wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka.

12c. W przypadku modernizacji lub odnawiania elementów infrastruktury kolejowej sygnału zastępczego Sz na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 20 dni; jeżeli po upływie tego czasu nadal nie ma możliwości podania na tym semaforze sygnału zezwalającego, zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki zaradcze wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka.

12d. O wynikach przeprowadzonej analizy ryzyka i podjętych środkach zaradczych, o których mowa w ust. 12b i 12c, zarządca infrastruktury niezwłocznie informuje Prezesa UTK.

12e. Procedurę przeprowadzania analizy ryzyka oraz wykaz możliwych do zastosowania środków zaradczych, o których mowa w ust. 12b i 12c, określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

- 7) w § 27 w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pociąg został skierowany na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego i nie został wyświetlony wskaźnik W 24 lub gdy drużyna trakcyjna nie została powiadomiona odpowiednim rozkazem pisemnym o zamiarze skierowania pociągu na ten tor;”;

- 8) w § 28 w ust. 1 wyrazy „zeszytach wewnętrznego rozkładu” zastępuje się wyrazami „wewnętrznym rozkładzie”;

- 9) w § 30b ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, należy zawsze prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.

2. Maszynista pociągu wyposażonego w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, z zastrzeżeniem § 26 ust. 2 zobowiązany jest

stosować się do wskazań pulpitu pokładowego, a także do sygnałów i wskaźników, o których mowa w dziale III, przy czym:

- 1) dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem systemu ERTMS/ETCS wskazania pulpitu pokładowego mają pierwszeństwo nad nadawanymi sygnałami i wskazaniami wskaźników, z wyjątkiem sygnałów S 1, S 1a, Osp 1, D 1, D 2, D 3, Rm 4, A 1, A 1r, Pc 5, Pc 6 i sygnału wątpliwego;
  - 2) rozkazy pisemne mają pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym.”;
- 10) § 30h otrzymuje brzmienie:
- „§ 30h. Wydając przepisy wewnętrzne dotyczące systemu ERTMS/ETCS, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury uwzględniają przepisy, o których mowa w Dodatku A do TSI Ruch kolejowy.”;
- 11) w § 31 ust. 8 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym lub drogowskazowym, a dana sytuacja ruchowa uwzględniona jest w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, regulaminie technicznym danego posterunku lub regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.”;
- 12) w § 33 w ust. 8 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wjazdowych oraz na posterunkach bocznicowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym.”;
- 13) w § 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.”;
- 14) po § 59 dodaje się § 59a w brzmieniu:
- „§ 59a. W przypadku budowy nowych linii kolejowych, a także modernizacji lub odnowienia istniejących linii kolejowych, wskaźniki w formie tablic, a także te sygnały, które są w formie tablic i tarcz, wykonuje się z materiałów odblaskowych.”;
- 15) w § 76:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi, z zastrzeżeniem ust. 3.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Tarcz ostrzegawczych semaforowych świetlnych nie ustawia się przed semaforami odstępowymi samoczynnymi na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną.”;

16) w § 88 w ust. 2 w pkt 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę, a nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze w ramach utwierdzonej drogi przebiegu, zezwala na przejazd pociągu.”;

17) w § 92 w ust. 5 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Ponadto miejsce to oraz miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.”;

18) w § 93 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konduktorska, w razie zauważenia przeszkód, o których mowa w ust. 3 pkt 7, powinna zamiast dawania sygnałów „Stój”, zatrzymać pociąg za pomocą hamulca bezpieczeństwa.”;

19) w § 105:

a) w ust. 1:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) sygnał Pc 1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwu- i wielotorowego” – dzienny i nocny: trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 132a);

2) sygnał Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego” – dzienny i nocny: trzy światła, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone, na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 133a);”;

– pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego naprzód wagonami niewyposażonymi w kabinę maszynisty” – dzienny i nocny:

- a) dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa (rys. 135a),
  - b) dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu (rys. 136);
- 5) sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego” – dzienny i nocny:
- a) dwie tarcze na ostatnim pojeździe w składzie pociągu lub innym pojeździe kolejowym; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa (rys. 135a),
  - b) dwa światła czerwone ciągłe na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 137),
  - c) dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc 5 określony w lit. b (rys. 137),
  - d) dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnału Pc 5 określonego w lit. a (rys. 135a), jednak na szlakach z blokadą samoczynną należy stosować sygnał Pc 5 określony w lit. b (rys. 137);”
- b) w ust. 2 uchyla się drugie zdanie,
  - c) uchyla się ust. 3,
  - d) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej – sygnał Pc 5. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zamienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc 1, a przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego stosuje się sygnał Pc 2.

6. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego należy stosować sygnał Pc 1, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 2. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego należy stosować sygnał Pc 2, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 1, nie zmieniając osygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.”;

20) w § 112 w ust. 2:

a) w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji lub przystanku, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróżnych był najdogodniejszy,”

b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) wskaźniki W 9, W 14 „Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości” oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością: prostokątna biała (wskaźnik W 9) lub pomarańczowa (wskaźnik W 14) tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a między ramionami kąta czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę, z drugiej zaś - zwrócony wierzchołkiem ku górze, a między ramionami kąta może znajdować się czarna litera C (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku) (rys. 174a i 175a):

a) wskaźnik W 9, W 14 na początku odcinka z ograniczoną prędkością bez czarnej liczby oznacza ograniczenie prędkości do 20 km/h,

b) wskaźnik W 9, W 14 na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,

c) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 7, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,

- d) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- e) wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 – tarcza „Zwolnić bieg”, określonym w § 92,
- f) wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- g) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 lub W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
- h) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8 lub tarczę D 6 „Zwolnić bieg”,
- i) na końcu odcinka:
  - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych - dla jazdy po torze nieskrajnym - obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, pomimo tego że wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji,
  - na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych, różnych linii kolejowych, dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,
- j) wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest



uwidoczony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka - tą stroną, na której jest uwidoczony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,

- k) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
  - l) tło wskaźników W 9, W 14 należy wykonywać z materiałów odblaskowych;”
- c) pkt 17 otrzymuje brzmienie:
- „17) wskaźnik W 19 „Wskaźnik uprzedzający o braku drogi hamowania” oznacza, że odległość między dwoma następnymi semaforami lub między następną tarczą ostrzegawczą semaforową a semaforem jest mniejsza od obowiązującej na danej linii kolejowej długości drogi hamowania: biała strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na czarnym tle (rys. 185):
- a) wskaźnik W 19 informuje drużynę pociągową o tym, że za następnym semaforem lub tarczą ostrzegawczą semaforową pociąg wjedzie na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
  - b) wskaźnik W 19 umieszcza się na maszcie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp i wyświecła się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy kolejnych dwóch semaforach,
  - c) wskaźnik W 19 może być wykonany jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałą lub złożoną z punktów świetlnych strzałą, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze dla przebiegu ustawionego na odstęp o skróconej drodze hamowania;”
- d) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) wskaźnik W 20 „Wskaźnik braku drogi hamowania” oznacza, że odległość między tarczą ostrzegawczą semaforową lub semaforem, na których jest umieszczony wskaźnik, a następnym semaforem jest mniejsza od obowiązującej na danej linii kolejowej długości drogi hamowania: dwie równoległe, białe strzały, zwrócone ostrzem ku dołowi, na czarnym tle (rys. 186):

- a) wskaźnik W 20 informuje drużynę pociągową o tym, że pociąg wjeżdża na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
  - b) wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy następnym semaforze,
  - c) wskaźnik W 20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19, o którym mowa w pkt 17,
  - d) wskaźnik W 20 może być wykonany jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałymi lub złożonymi z punktów świetlnych strzałami, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze;”,
- e) po pkt 18 dodaje się pkt 18a w brzmieniu:
- „18a) wskaźnik W 21a „Wskaźnik uprzedzający o podwyższeniu prędkości na następnym semaforze”; kwadratowa czarna tablica, a na niej pomarańczowa liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość wyświetloną na wskaźniku W 21 znajdującym się na następnym semaforze, określona w dziesiątkach kilometrów na godzinę (rys. 190a):
- a) wyświetlona migająca pomarańczowa liczba na wskaźniku W 21a umieszczonym na semaforze semafora wskazuje taką samą wartość, jaką ma liczba wyświetlona na wskaźniku W 21 umieszczonym na następnym semaforze,
  - b) wskaźnik W 21a wykonuje się jako świetlny i umieszcza na semaforze tylko wówczas, gdy na następnym semaforze umieszczony jest wskaźnik W 21,

- c) na wskaźniku W 21a jednolita lub złożona z punktów świetlnych migająca pomarańczowa liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- d) dopuszcza się, żeby w razie potrzeby na tym samym semaforze umieszczone były jednocześnie wskaźniki W 21 i W 21a,
- e) w przypadku gdy następny semafor nadaje sygnały zezwalające wyłącznie dla jazd po rozjazdach w kierunku zwrotnym, a typ rozjazdów zezwala na jazdę z prędkością większą niż wskazuje na to sygnał zezwalający nadawany przez następny semafor, na semaforze poprzedzającym można zastosować wskaźnik W 21a w postaci tablicy oraz pomarańczowej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych;”,
- f) w pkt 20 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„wskaźnik W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego” oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego lub wielotorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego: wskaźnik świetlny, matowobiała lub złożona z punktów świetlnych kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo (rys. 188);”,
- g) w pkt 31 w lit. d kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 32 w brzmieniu:  
„32) wskaźniki W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym” oznaczają, że ograniczenie prędkości na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej dotyczy wyłącznie jazdy na kierunek zwrotny. Prostokątna biała (wskaźnik W 35) lub pomarańczowa (wskaźnik W 36) tablica z czarną obwódką, a na niej czarna pozioma strzałka zwrócona grotem w kierunku lewym lub prawym (rys. 198c i 198d):
  - a) wskaźnik W 35 informuje maszynistę, że stałe ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej obowiązuje go tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
  - b) wskaźnik W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje go tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,

- c) wskaźnik W 35 umieszcza się nad wskaźnikiem W 8 oraz nad wskaźnikiem W 9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości,
  - d) wskaźnik W 36 umieszcza się nad tarczą sygnału D 6 i nad wskaźnikiem W 14 stojącym na początku odcinka doraźnego ograniczenia prędkości,
  - e) czarna strzałka na wskaźnikach W 35, W 36 jest zwrócona w tę stronę, w którą na danym rozjeździe odgałęzia się tor w kierunku zwrotnym,
  - f) jeżeli szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźników o typowych wymiarach, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni.”;
- 21) w § 113b w pkt 9 lit. e kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
- „10) Wskaźnik W ETCS 10 „Koniec zezwolenia na jazdę” oznacza miejsce końca zezwolenia na jazdę w systemie ERTMS/ETCS: niebieski kwadrat z żółtą strzałką z białym obramowaniem, zwróconą ostrzem w stronę toru, do którego się odnosi (rys. 204j):
  - a) wskaźnik W ETCS 10 stosuje się w celu oznaczenia miejsca końca zezwolenia na jazdę na odcinkach linii kolejowych, na których nie stosuje się semaforów emitujących sygnały, o których mowa w dziale III,
  - b) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 10 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
  - c) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko.”;
- 22) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:
- a) dotychczasowy wzór wskaźnika Pc 1 (dzienny i nocny) (rys. 132) zastępuje się wzorem (rys. 132a) określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
  - b) dotychczasowy wzór wskaźnika Pc 2 (dzienny i nocny) (rys. 133) zastępuje się wzorem (rys. 133a) określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
  - d) dotychczasowy wzór wskaźników Pc 4 (dzienny), Pc 5 (dzienny) (rys. 135) zastępuje się wzorem (rys. 135a) określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
  - e) dotychczasowe wzory wskaźników W 9, W 14 (rys. 174 i 175) zastępuje się wzorami (rys. 174a i 175a) określonymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia,

- f) dotychczasowy wzór wskaźnika W 18 (rys. 184) zastępuje się wzorem określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- g) uchyla się wzór wskaźnika W 27 (rys. 189),
- h) po wzorze wskaźnika W 21 (rys. 190) dodaje się wzór wskaźnika W 21a (rys. 190a) określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- i) po wzorze wskaźnika W 34 (rys. 198b) dodaje się wzory wskaźników W 35 i W 36 (rys. 198c i 198d) określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- j) po wzorze wskaźnika W ETCS9 (rys. 204i) dodaje się wzór wskaźnika W ETCS 10 (rys. 204j) określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Dopuszcza się stosowanie wskaźników W 9, W 14 i W 18 według wzorów określonych w przepisach dotychczasowych, lecz nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Dopuszcza się stosowanie wskaźników W 19 i W 20 według przepisów dotychczasowych na istniejących liniach kolejowych niepodlegających modernizacji lub odnowieniu, lecz nie dłużej niż 5 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Dopuszcza się stosowanie tarcz ostrzegawczych semaforowych świetlnych przed semaforami odstępowymi samoczynnymi na szlakach wyposażonych w blokadę samoczną, lecz nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

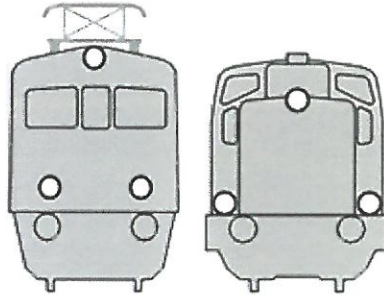
§ 5. Na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (rejestru NVR) oraz na pojazdach kolejowych, o których mowa w art. 3 ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 według wzorów określonych w przepisach dotychczasowych.

§ 6. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosowują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

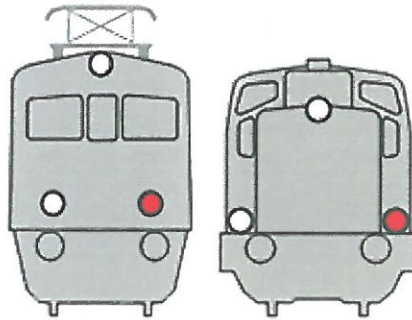
**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia .....2018 r.  
(poz. ....)



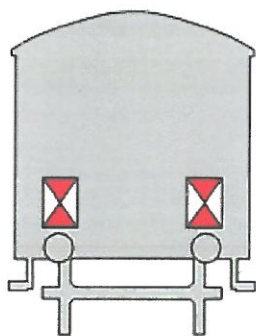
Rys. 132a.

Sygnal Pc 1 (dzienny i nocny)



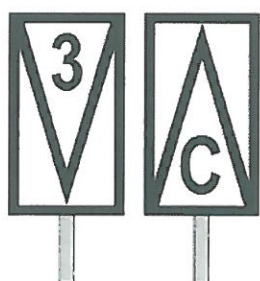
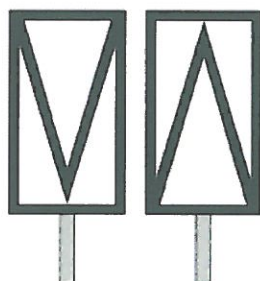
Rys. 133a.

Sygnal Pc 2 (dzienny i nocny)



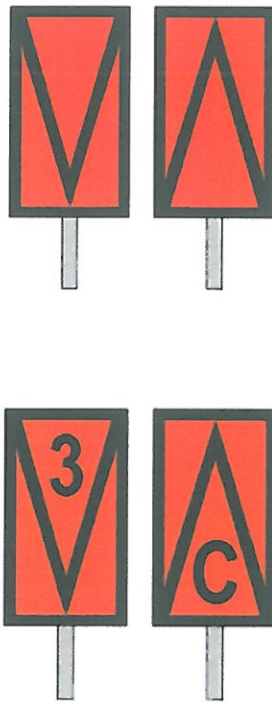
Rys. 135a.

Sygnal Pc 4, Pc 5



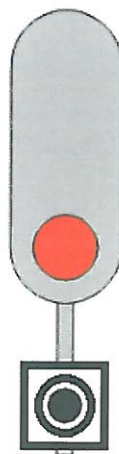
Rys. 174a.

Wskaźnik W 9



Rys. 175a.

Wskaźnik W 14



Rys. 184

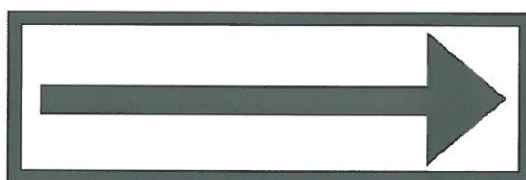
Wskaźnik W 18





Rys. 190a

Wskaźnik W 21a



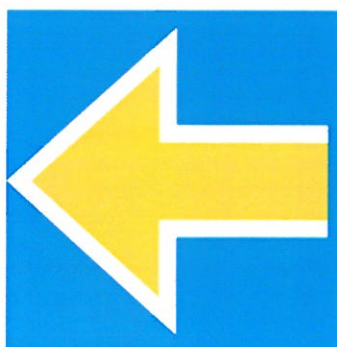
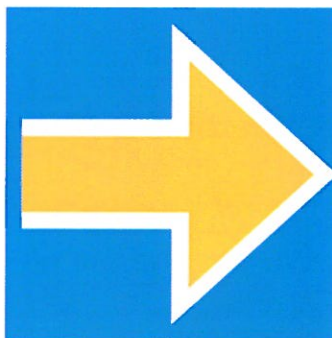
Rys. 198c

Wskaźnik W 35



Rys. 198d

Wskaźnik W 36



Rys. 204j

Wskaźnik W ETCS 10

## UZASADNIENIE

Wprowadzenie zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360) w postaci zgodnej z projektem niniejszego rozporządzenia wynika z potrzeby uregulowania niżej opisanych kwestii.

### **1. Wyeliminowanie sprzeczności niektórych przepisów rozporządzenia z TSI Ruch kolejowy.**

Decyzja Komisji nr 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu Ruch kolejowy systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 15.12.2012, str. 1) zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/995 z dnia z 8 czerwca 2015 r. zmieniającym decyzję 2012/757/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 165 z 30.06.2015, str. 1), zwana dalej „TSI Ruch kolejowy” nakłada na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek opracowania strategii - krajowego planu wdrażania TSI Ruch kolejowy. W polskiej strategii wdrażania TSI Ruch kolejowy wykazane zostały sprzeczności prawa krajowego z TSI Ruch kolejowy przede wszystkim w zakresie sygnałów na pojazdach kolejowych (sygnały na czole i na końcu pociągu), dokumentacji dla maszynisty (dokument „Opis trasy”) oraz kwestii dotyczącej hamulca zespolonego.

W związku z powyższym, w przedmiotowym rozporządzeniu zaproponowane zostało nowe brzmienie przepisów w § 12 ust. 1 pkt 3, § 15 ust. 3 i § 19 ust. 3 pkt 5 (w zakresie hamulca zespolonego), dodanie nowych § 22a-22b (dokument „Opis trasy”) oraz nowe brzmienie § 105 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 (w zakresie sygnałów na taborze Pc 1, Pc 2, Pc 4 i Pc 5). Projektowane zmiany ww. przepisów usuną kolizje z TSI Ruch kolejowy.

## **2. Dostosowanie przepisów rozporządzenia do planowanego wprowadzenia prędkości 230/250 km/h**

W Polsce prowadzenie ruchu z prędkością powyżej 160 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS odbywa się od kilku lat. Aktualnie pociągi kursują z prędkością maksymalną 200 km/h, jednakże istnieją plany wprowadzenia na linii kolejowej nr 4 (CMK) prędkości rzędu 230/250 km/h. Wprowadzenie takich prędkości wymaga przygotowań na wielu płaszczyznach, również dostosowania przepisów dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Najważniejszą zmianą jest to, że maszynista będzie prowadził pociąg przede wszystkim w oparciu o wskazania systemu ERTMS/ETCS (nadrzędność wskazań ERTMS/ETCS nad sygnałami i wskaźnikami, z wyjątkiem sygnałów alarmowych). Ponadto wprowadzona została zmiana mówiąca, że pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, poruszające się po odcinkach liniach kolejowych wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, należy zawsze prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń. Dotychczas obowiązek ten istniał niezależnie od tego, czy urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS były dopuszczone do eksploatacji, co powodowało problemy przy inwestycjach kolejowych w zakresie zabudowywania nowych urządzeń przytorowych ERTMS/ETCS.

Nowe brzmienie przepisów w powyższym zakresie zostało zaproponowane w § 30b ust. 1 i 2.

## **3. Realizacja rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych**

Raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr PKBWK/1/2013 z dnia 15.02.2013 r. dotyczący wypadku kat. A01 z dnia 03.03.2012 r. na szlaku Sprowa - Starzyny, km. 21,150 linii nr 64 (w pobliżu miejscowości Szczekociny) zawiera szereg rekomendacji mających na celu niedopuszczenie do podobnego wypadku w przyszłości oraz ogólnego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Niektóre z tych rekomendacji dotyczą zmiany przedmiotowego rozporządzenia. W wyniku tego zaproponowano, żeby sygnał Pc 2 (oznaczenie pociągu jadącego torem w kierunku przeciwnym do zasadniczego)

był stosowany zawsze, niezależnie od typu zastosowanej blokady na linii kolejowej. W wyniku tej zmiany należało również dostosować niektóre inne przepisy w § 105.

W § 27 ust. 6 w pkt 1 zaproponowano nowe brzmienie, w wyniku czego maszynista będzie zobowiązany do zatrzymania pociągu, jeśli został on wyprawiony na tor (kierunek w kierunku przeciwnym do zasadniczego, a nie został wyświetlony wskaźnik W 24.

Ponadto w § 25 w ust. 12b i 12c zaproponowano nowe przepisy znacznie ograniczający możliwość notorycznego stosowania lub nadużywania sygnału zastępczego (Sz) w danej lokalizacji do 10 dni w przypadku awarii i do 20 dni w przypadku planowanej modernizacji lub odnowienia, a po upływie tego czasu zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie określone w przepisach wewnętrznych środki zaradcze wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka, a o wynikach zostanie poinformowany Prezes UTK.

#### **4. Modyfikacja sposobu osygnalizowania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości.**

Projektowane zmiany polegają na modyfikacji wskaźników W 9 i W 14 w taki sposób, że na wskaźniku ustawionym na początku odcinka ograniczenia prędkości podaje się czarną liczbę oznaczającą wartość ograniczenia prędkości w dziesiątkach km/h. Zmiana ta ma na celu zwiększenie przejrzystości osygnalizowania ograniczeń prędkości, zwłaszcza na odcinkach linii kolejowych w trakcie modernizacji, gdzie zazwyczaj występuje duża ilość różnych ograniczeń prędkości, w wielu przypadkach nakładających się na siebie. Dotychczas wartość ograniczenia prędkości podawało się jedynie na wskaźniku W 8 i tarczy sygnału D 6, a powtórzenie tej informacji na wskaźnikach W 9 i W 14 zmniejszy również ryzyko pomyłki maszynisty - jest to istotne w kontekście luki narastającej pokoleniowej wśród maszynistów i prognozowanego wchodzenia w ten zawód coraz większej ilości młodych ludzi, którzy na początku kariery nie będą mieli tak dużego doświadczenia, co obecni maszyniści mający po kilkanaście do kilkudziesięciu lat stażu pracy.

Ponadto zaproponowano możliwość umieszczenia na wskaźnikach W 9 i W 14 ustawionych na końcu odcinka ograniczonej prędkości czarnej litery „C”, oznaczającej, że ograniczenie prędkości dotyczy tylko czoła pociągu. Dotychczas takich oznaczeń brakowało zwłaszcza w przypadku ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowo-drogowych wynikających z przekroczonego iloczynu ruchu lub ograniczonej widoczności na przejeździe,

czy np. ograniczonej widoczności semafora wjazdowego. Informacja, że takie ograniczenia dotyczą tylko czoła pociągu dotychczas znajduje się wyłącznie w dokumentacji (wykazy ostrzeżeń stałych, rozkazy pisemne „O”), lecz dotychczas nie było to odzwierciedlone w osygnalizowaniu takich ograniczeń. Należy też zauważyć, że jest to informacja bardzo istotna w kontekście przepustowości linii kolejowej, a także punktualności pociągów - jeżeli np. maszynista długiego pociągu towarowego z jakiegoś powodu przeoczy fakt, że dane ograniczenie dotyczy czoła pociągu, to może to spowodować opóźnienia.

Kolejną proponowaną zmianą w zakresie osygnalizowania ograniczeń prędkości to wprowadzenie nowych wskaźników W 35 i W 36, które służą do oznaczania ograniczeń prędkości na rozjazdach kolejowych dotyczących wyłączniejazd na kierunek zwrotny, a także (w przypadku wskaźnika W 35 umieszczonego nad wskaźnikiem W 8) informowania o zmniejszenia prędkości drogowej w przypadku jazdy na kierunek zwrotny. Wprowadzenie takich oznaczeń postulowały środowiska maszynistów, poza tym funkcjonują one od wielu lat w innych państwach członkowskich UE, np. w Niemczech.

Zmiany dotyczące wskaźników zaproponowano w § 92, § 112 ust. 2 pkt 8 i w nowym pkt 32. Wprowadzenie powyższych zmian wprawdzie nie jest spowodowane koniecznością dostosowania przepisów do TSI Ruch kolejowy, ale spowoduje uporządkowanie systemu osygnalizowania ograniczeń prędkości oraz upodobni go do sposobu osygnalizowania stosowanego w innych krajach członkowskich UE, co pośrednio przysłuży się szeroko pojętej interoperacyjności systemu kolei, a także zwiększy przejrzystość i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

## **5. Pozostałe zmiany zwiększające bezpieczeństwo ruchu kolejowego**

W § 21 został zaproponowany ust. 4a mówiący, że w pojazdach trakcyjnych jednokabinowych wraz z maszynistą musi przebywać pracownik posiadający co najmniej udokumentowaną znajomość warunków miejscowych danej linii lub posterunku, udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu i zahamowania pojazdu trakcyjnego hamulcem ręcznym, a pojazdy te powinny być wyposażone co najmniej w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty i urządzenia radiołączności pociągowej.

W § 31 zmieniony został pkt 1 w ust. 8, w ten sposób że przedmiotowy przepis ma zastosowanie, gdy dana sytuacja ruchowa uwzględniona jest w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, regulaminie technicznym danego posterunku lub regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

W § 52 ust. 2 otrzymuje usunięto ograniczenie tylko do pociągów znajdujących się na szlaku - obowiązek niezwłocznego powiadomienia dyżurnego ruchu i zażądania pomocy w przypadku powstania pożaru w pociągu będzie dotyczył również pociągów znajdujących się na stacji.

Zaproponowano również nowy § 59a zawierający przepis, że w przypadku budowy nowych linii kolejowych, a także modernizacji lub odnowienia istniejących linii kolejowych wskaźniki w formie tablic, a także te sygnały, które są w formie tablic i tarcz wykonuje się jako odblaskowe. Wprowadzenie tego przepisu przyczyni się do zwiększenia widoczności i czytelności sygnałów i wskaźników.

Ponadto w § 76 dodano ust. 3 mówiący, że tarcz ostrzegawczych semaforowych świetlnych nie ustawia się przed semaforami odstępowymi samoczynnymi na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną. W ostatnich latach na wybranych szlakach prowadzone były próby eksploatacyjne dwustawnej samoczynnej blokady liniowej z tarczami ostrzegawczymi semaforowymi świetlnymi ustawionymi w drodze hamowania przed semaforami samoczynnej blokady liniowej. Jednak rozwiązanie to spotkało się z krytyką ze strony Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jak i środowisk maszynistów. Wielu maszynistów rozwiązanie to wprowadzało w błąd, ponieważ w odległości drogi hamowania za tarczą ostrzegawczą semaforową świetlną normalnie powinien znajdować się semafor blokady półsamoczynnej. Dlatego projektowany przepis likwiduje możliwość zastosowania przedmiotowego rozwiązania.

W § 112 w ust. 2 zmienione zostały przepisy dotyczące wskaźników W 19 i W 20. Intencja tej zmiany jest to, żeby docelowo ww. wskaźniki były stosowane wyłącznie jako wskaźniki świetlne (likwidacja możliwości stosowania ich w formie stałej tablicy), ponadto wskaźniki te będą wyświetlane tylko w określonych sytuacjach - wyświetlają się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy kolejnych dwóch semaforach. Intencją tej zmiany jest to, że żeby wskaźniki te były wiążące dla maszynisty tylko w sytuacjach, które rzeczywiście wymagają od niego zachowania szczególnej ostrożności ze względu na krótszą niż przyjętą na danej linii

drogi hamowania. Stosowanie tych wskaźników w postaci stałej tablicy lub wskaźnika świecącego na stałe wpływa na ich deprecjację wśród maszynistów, co nie wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Ponadto zaproponowany został nowy wskaźnik W 21a w postaci pomarańczowej migającej liczby na semaforze, która wskazuje do jakiej wartości została podwyższona dozwolona prędkość na następnym semaforze wyposażonym we wskaźnik W 21. Wprowadzenie tego wskaźnika stanowi likwidację stwierdzonej luki, tj. istnienia wyjątku od reguły stanowiącej, że każdy sygnalizator (tarcza ostrzegawcza, semafor) informuje o prędkości obowiązującej przy następnym semaforze. Aktualnie maszynista nie ma informacji wyprzedzającej, czy na zbliżającym się semaforze wyposażonym we wskaźnik W 21 wskaźnik ten zostanie wyświetlony oraz jaką wartość wskazuje, przez co w pewnych sytuacjach nie są w pełni wykorzystywane możliwości techniczne infrastruktury kolejowej (np. nie jest wykorzystywana możliwość jazdy na kierunku zwrotny z prędkością 130 km/h przez rozjazdy na stacji Grodzisk Mazowiecki, przez które maszyniści przejeżdżają najczęściej z prędkością 100 km/h wobec braku wcześniejszej informacji, że na semaforze jest wyświetlony wskaźnik W 21 umożliwiający jazdę z prędkością 130 km/h).

## **6. Zmiany porządkujące**

W § 28 ust. 1 usunięto odniesienie do zeszytów wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, gdyż obecnie wewnętrzny rozkład jazdy pociągów nie jest wydawany w postaci zeszytów, tylko w formie oddzielnych wydruków dla każdego pociągu.

W § 30h w tekście przepisu zastosowano przyjęty we wcześniejszych paragrafach skrót „TSI Ruch kolejowy”, zamiast pełnej nazwy aktu. Paragraf ten nie zawiera zmian pod względem merytorycznym.

W § 33 w ust. 8 pkt 3 oraz w § 112 ust. 2 pkt 4 lit. a wykreślono określenie „posterunek osłonny”. Tego rodzaju posterunki nie są już stosowane na sieci kolejowej.

W § 88 ust. 2 doprecyzowany został przepis dotyczący sygnału Z 2 - dodany został zapis, że sygnał ten nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze w ramach utwierdzonej drogi przebiegu, zezwala na przejazd pociągu.



W § 93 ust. 5 doprecyzowano brzmienie przepisu - zamiast określenia „hamulec zespolony” użyto określenia „hamulca bezpieczeństwa”. Drużyna konduktorska zazwyczaj tylko w ten sposób jest w stanie wdrożyć hamowanie nagłe, zwłaszcza w składach wagonowych.

W § 112 ust. 2 pkt 20 doprecyzowano brzmienie przepisu dotyczącego wskaźnika W 24 - dodano odniesienie do szlaku wielotorowego.

W § 113b dodano pkt 10 wprowadzający nowy wskaźnik W ETCS 10, który umożliwi prowadzenie ruchu pociągów wyłącznie w oparciu o systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R na liniach niewyposażonych w semafor.

W załączniku nr 3 do rozporządzenia poprawiony został rysunek 184 dotyczący wskaźnika W 18 - dotychczasowy wzór w pełni nie odzwierciedlał opisu wskaźnika zawartego w przepisie w § 112 ust. 2 pkt 16. Uchylony został ponadto wzór wskaźnika W 27 (rys. 189), jako że został on zastąpiony wskaźnikiem W 27a.

## **7. Przepisy przejściowe**

W projektowanym § 2 zawarto zapis, że dopuszcza się stosowanie wskaźników W 9, W 14 i W 18 według wzorów określonych w przepisach dotychczasowych, lecz nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

Przepis zawarty w § 3 dopuszcza stosowanie wskaźników W 19 i W 20 według przepisów dotychczasowych na istniejących liniach kolejowych niepodlegających modernizacji lub odnowieniu, lecz nie dłużej niż 5 lat od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Długość okresu przejściowego wynika z konieczności przeprojektowania i przebudowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Projektowany § 4 dopuszcza stosowanie tarcz ostrzegawczych semaforowych świetlnych przed semaforami odstępowymi samoczynnymi na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną, lecz nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

§ 5 projektowanego rozporządzenia stanowi, że na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (rejestru NVR) oraz

na pojazdach kolejowych, o których mowa w art. 3 ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 według wzorów określonych w przepisach dotychczasowych. Intencją tego przepisu jest to, że istniejące pojazdy konstrukcyjnie wyposażone w 2 reflektory (głównie pojazdy eksploatowane na bocznicach kolejowych oraz pojazdy historyczne) nie musiały być przebudowywane (instalacja trzeciego górnego reflektora). Należy też nadmienić, że co do zasady przepisy dotyczące interoperacyjności systemu kolei, w tym techniczne specyfikacje interoperacyjności nie mają zastosowania do pojazdów historycznych oraz poruszających się po sieciach wydzielonych.

Zgodnie z projektowanym § 6 rozporządzenia przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosowują swoje przepisy wewnętrzne w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Natomiast w § 7 jest dodatkowo ustanowione 6-miesięczne *vacatio legis*. W praktyce uczestnicy rynku kolejowego będą mieli rok na przygotowanie się na stosowanie nowych przepisów, mając ponadto dłuższe okresy przejściowe, wyżej wymienione.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Maciej Sofiński, starszy specjalista w Departamencie Kolejnictwa MI, (22) 630 14 98, maciej.sofinski@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 11.05.2018 r.</p> <p><b>Data aktualizacji:</b> 17.08.2018 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:</b> 221</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

- 1) Sprzeczności niektórych przepisów rozporządzenia z TSI Ruch kolejowy,
- 2) Konieczność dostosowania przepisów rozporządzenia do planowanego wprowadzenia prędkości 230/250 km/h na linii kolejowej nr 4 (CMK),
- 3) Konieczność realizacji kluczowych rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z raportu po wypadku w Szczekocinach, dotyczących używania sygnału Pc 2, nadużywania sygnału zastępczego (Sz),
- 4) Przeszarżały i nieprzejrzysty sposób osygnalizowania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości, nieuwzględniający ograniczeń prędkości tylko dla czoła pociągu,
- 5) Problemy wynikające z ograniczonej widoczności szlaku z lokomotyw jednokabinowych,
- 6) Problemy wynikające z prowadzonymi próbami łączenia funkcjonalności samoczynnej i półsamoczynnej blokady liniowej.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

- 1) W projektowanym rozporządzeniu zaproponowane zostało nowe brzmienie przepisów w § 12 ust. 1 pkt 3, § 15 ust. 3 i § 19 ust. 3 pkt 6 (w zakresie hamulca zespolonego), dodanie nowych § 22a-22b (dokument „Opis trasy”) oraz nowe brzmienie § 105 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 (w zakresie sygnałów na taborze Pc 1, Pc 2, Pc 4 i Pc 5).
- 2) Kluczową zaproponowaną zmianą jest to że maszynista będzie prowadził pociąg przede wszystkim w oparciu o wskazania systemu ERTMS/ETCS (nadrzędność wskazań ERTME/ETCS nad sygnałami i wskaźnikami, z wyjątkiem sygnałów alarmowych). Ponadto wprowadzona została zmiana mówiąca, że pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, poruszające się po odcinkach liniach kolejowych wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, należy zawsze prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.
- 3) Zgodnie z zaleceniami PKBWK zawartymi w raporcie po wypadku z dnia 03.03.2012 r. pod Szczekocinami zaproponowano, żeby sygnał Pc 2 (oznaczenie pociągu jadącego torem niewłaściwym - torem lewym) był stosowany zawsze, niezależnie od typu zastosowanej blokady na linii kolejowej. W wyniku tej zmiany należało również dostosować niektóre inne przepisy w § 105. W § 24 ust. 6 w pkt 1 zaproponowano nowe brzmienie, w wyniku czego maszynista będzie zobowiązany do zatrzymania pociągu, jeśli został on wyprawiony na lewy tor (kierunek przeciwny do zasadniczego) a nie został wyświetlony wskaźnik W 24.
- 4) Projektowane zmiany polegają na modyfikacji wskaźników W 9 i W 14 w taki sposób, że na wskaźniku ustawionym na początku odcinka ograniczenia prędkości podaje się czarną liczbę oznaczającą wartość ograniczenia prędkości w dziesiątkach km/h. Zmiana ta ma na celu zwiększenie przejrzystości osygnalizowania ograniczeń prędkości, zwłaszcza na odcinkach linii kolejowych w trakcie modernizacji, gdzie zazwyczaj występuje duża ilość różnych ograniczeń prędkości, w wielu przypadkach nakładających się na siebie. Dotychczas wartość ograniczenia prędkości podawano się jedynie na wskaźniku W 8 i tarczy sygnału D 6, a powtórzenie tej informacji na wskaźnikach W 9 i W 14 zmniejszy również ryzyko pomyłki maszynisty - jest to istotne w kontekście luki narastającej pokoleniowej wśród maszynistów i prognozowanego wchodzenia w ten zawód coraz większej ilości młodych ludzi, którzy na początku kariery nie będą mieli tak dużego doświadczenia, co obecni maszyniści mający po kilkanaście do kilkudziesięciu lat stażu pracy. Ponadto zaproponowano możliwość umieszczenia na wskaźnikach W 9 i W 14 ustawionych na końcu odcinka ograniczonej prędkości czarnej litery "C", oznaczającej, że ograniczenie prędkości dotyczy tylko czoła pociągu.



budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie przewiduje się wpływu na sektor finansów publicznych.

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2013 r.)	budżet państwa								
	jednostki samorządu terytorialnego								
	inne jednostki sektora finansów publicznych								
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)		10			10		20	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	budżet państwa								
	jednostki samorządu terytorialnego								
	inne jednostki sektora finansów publicznych								
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)		W wyniku wejścia w życie projektowanego rozporządzenia zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi będą zobowiązani do zmiany przepisów wewnętrznych w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne	Funkcjonowanie przedsiębiorców	1. poprawa komfortu pracy maszynisty i bezpieczeństwa. 2. Wzrost bezpieczeństwa ruchu kolejowego							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przewiduje się że PKP PLK S.A. i inni zarządcy infrastruktury poniosą koszty w wysokości ok 10 mln zł (w ciągu jednego roku) na dostosowanie osygnalizowania linii kolejowych w zakresie oznaczania ograniczeń prędkości wg. projektowanych przepisów rozporządzenia. W ramach tej sumy konieczne będzie wymiana wskaźników W 9 i W 14, instalacja nowych wskaźników W35 i W 36, a także usunięcie tarcz ostrzegawczych na szlakach z dwustawną samoczynną blokadą liniową. Ponadto w ciągu 5 lat od wejścia w życie rozporządzenia zarządcy infrastruktury będą zobowiązani wprowadzić zmiany w zakresie stosowania wskaźników W 19 i W 20 zainstalowanych na semaforach, co wiąże się z koniecznością wprowadzenia zmian w systemach sterowania ruchem kolejowym. Będzie to kosztowało kolejne ok 10 mln zł.
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz:</p> <p>Proponowane zmiany będą skutkować koniecznością aktualizacji przepisów wewnętrznych i procedur przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Nie spowoduje to zwiększenia obciążeń regulacyjnych ani zmiany ilości procedur.</p>	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo ruchu kolejowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Zagadnienie zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego zostało szczegółowo omówione w pkt 2 niniejszego OSR.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Projektowane rozporządzenie zakłada wprowadzenie 6 miesięcznego vacatio legis na wejście w życie projektu rozporządzenia. Ponadto zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi dostosują swoje przepisy wewnętrzne do projektowanego rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od jego wejścia w życie. Daje to w sumie rok na dostosowanie się do projektowanych zmian.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Przewiduje się, że wejście w życie projektowanego rozporządzenia w perspektywie kilku lat przyczyni się do szybszego osiągnięcia pełnej interoperacyjności systemu kolei oraz spadku liczby wypadków na kolei. Dane dotyczące powyższych zagadnień będą dostępne w statystykach i raportach Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak	