



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 20 marca 2014 r.

Poz. 357

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 28 lutego 2014 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 2013 r. poz. 1594) 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. Nr 172, poz. 1444, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 14 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągu o masie składu pociągu mniejszej od 200 t oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe – jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem kolejowym z napędem.”;
- 2) w § 16 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) znajdujących się w pociągu – dla pociągów jadących z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 t oraz dla pociągów wykonujących międzynarodowe przewozy kolejowe.”;
- 3) w § 25 po ust. 12 dodaje się ust. 12a w brzmieniu:

„12a. W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.”;
- 4) w § 27 w ust. 6 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
 - „4) pociąg został skierowany na tor prawy, przy wyświetlonym wskaźniku W 24.”;
- 5) w § 44 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na szlakach z blokadą liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze, jak również na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego.”;
- 6) po § 44 dodaje się § 44a w brzmieniu:

„§ 44a. Dyżurny ruchu w przypadkach, o których mowa w § 42 ust. 5 i 6 i w § 44 ust. 4, informuje maszynistę, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 168, poz. 1198, z 2007 r. Nr 173, poz. 1220, z 2009 r. Nr 38, poz. 303, z 2011 r. Nr 63, poz. 325 oraz z 2012 r. poz. 1042.

7) w § 141 ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów metra, zwane dalej „urządzeniami zrp”, i urządzenia automatycznego ograniczenia prędkości, zwane dalej „urządzeniami aop”, dla torów szlakowych są projektowane dla obsługi ruchu jednokierunkowego w kierunku właściwym lub dla obsługi ruchu dwukierunkowego.

7. Zorganizowany ruch dwukierunkowy odbywa się po torach odpowiednio przystosowanych i wyposażonych w urządzenia zrp i urządzenia aop.”;

8) w § 143:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ruchem pociągów na linii metra kieruje dyspozytor ruchu. Podczas prowadzenia pociągu na linii metra maszynista podlega dyspozytorowi ruchu prowadzącemu ruch na tej linii.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wjazd na STP i wyjazd z STP oraz przejazd z jednej linii metra na drugą odbywają się na podstawie wskazań semaforów.”;

9) w § 145 dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 4, postać sygnału zezwalającego na semaforze jest określona w § 161:

1) w pkt 2 i 3 – dla każdego pojazdu;

2) w pkt 2–4 – dla pojazdu wyposażonego w czynne urządzenia aop.

8. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 5, sygnałem zabraniającym na semaforze, poza sygnałem określonym w § 161 pkt 1, jest brak sygnału zezwalającego w postaci określonej w ust. 7.”;

10) w § 146:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Szlakiem granicznym jest odcinek pomiędzy stacją linii metra a STP oraz łącznica pomiędzy liniami metra.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przy wjeździe ze szlaku granicznego na linię metra czynne urządzenia aop powinny zostać włączone lub przełączone na działanie właściwe dla tej linii. Przy wjeździe ze stacji linii metra na STP pojazdowe urządzenia aop mogą zostać wyłączone.”;

11) w § 149 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) na wyznaczonych w regulaminie technicznym odpowiednio przystosowanych, osygnalizowanych i wyposażonych w urządzenia sterowania ruchem pociągów torach stacyjnych i szlakowych.”;

12) § 150 otrzymuje brzmienie:

„§ 150. Jeżeli urządzenia zrp nie mogą stanowić podstawy prowadzenia ruchu na szlaku granicznym, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.”;

13) w § 155 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku utraty łączności z maszynistą pociągu pasażerskiego zatrzymanego w tunelu dyspozytor ruchu może podjąć działania zmierzające do uruchomienia pociągu i jego doprowadzenia do stacji z wykorzystaniem urządzeń automatycznego prowadzenia pojazdu, zwanych dalej „urządzeniami app”.”;

14) w § 156 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) jeżeli maszynista jest niezdolny do dalszej jazdy, a w kabinie nie ma innej osoby z kwalifikacjami maszynisty i dyspozytor ruchu nie może wykorzystać urządzeń app.”;

15) w § 161:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

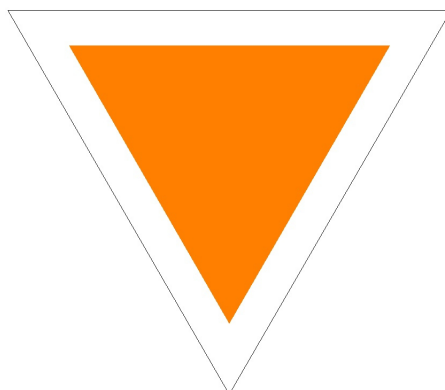
„1) sygnał S 1 „Stój”: jedno lub dwa światła czerwone (rys. 1) maszynistę pociągu obowiązuje zakaz jazdy poza semafor wskazujący sygnał S 1 „Stój”, jeżeli nie otrzymał rozkazu szczególnego „S” zezwalającego na taką jazdę.”;

- b) w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) następny semafor wskazuje sygnał S 1 „Stój”, lub sygnał S 2 „Wolna droga”, lub sygnał S 3 „Wolna droga z ograniczeniem prędkości do 40 km/h”;
 - c) w pkt 4 lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) w przypadku braku czynnych pojazdowych urządzeń aop lub braku sygnałów ze stacjonarnych urządzeń aop, sygnał SN jest równoważny z sygnałem S 1 „Stój”;
- 16) w § 163 w pkt 4 lit. b otrzymuje brzmienie:
- „b) sygnał Z 1a „Stój – tor zamknięty” w tunelu i na stacjach metra ustawia się na końcu toru lub przy torze szlakowym, na końcu drogi przebiegu o przeciwnym kierunku względem kierunku zasadniczego, jeżeli urządzenia sterowania ruchem pociągów nie są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego;”;
- 17) w § 175:
- a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
 - „1a) wskaźnik Wm 8 „Zmniejszyć prędkość jazdy w miejscach czasowego ograniczenia prędkości”: trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, z czarną cyfrą, wskazującą dopuszczalną prędkość lub bez tej cyfry – stosowany przy czasowych ograniczeniach prędkości (rys. 33a); cyfra umieszczona na wskaźniku Wm 8 oznacza dozwoloną prędkość wyrażoną w dziesiątkach km/h, wskaźnik Wm 8 bez cyfry oznacza ograniczenie prędkości do 15 km/h;”;
 - b) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
 - „9a) wskaźnik W 14 „Początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością w miejscach czasowego ograniczenia prędkości”: dwustronna, prostokątna tablica pomarańczowa z czarnym obramowaniem, na jednej stronie tablicy czarny trójkąt skierowany wierzchołkiem w dół, na drugiej stronie tablicy czarny trójkąt skierowany wierzchołkiem w górę – stosowany w miejscach czasowego ograniczenia prędkości (rys. 41a):
 - a) na wskaźniku W 14 trójkąt skierowany wierzchołkiem w dół oznacza początek odcinka, przez który należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością, a trójkąt skierowany wierzchołkiem w górę oznacza koniec tego odcinka,
 - b) wskaźnik W 14 wyznaczający początek odcinka, przez który należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością, ustawia się po tej samej stronie toru, po której należy ustawiać poprzedzający go wskaźnik Wm 8;”;
- 18) w załączniku nr 6 do rozporządzenia:
- a) po wzorze wskaźnika Wm 4 (rys. 33) dodaje się wzór wskaźnika Wm 8 (rys. 33a),
 - b) po wzorze wskaźnika W 9 (rys. 41) dodaje się wzór wskaźnika W 14 (rys. 41a)
- określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

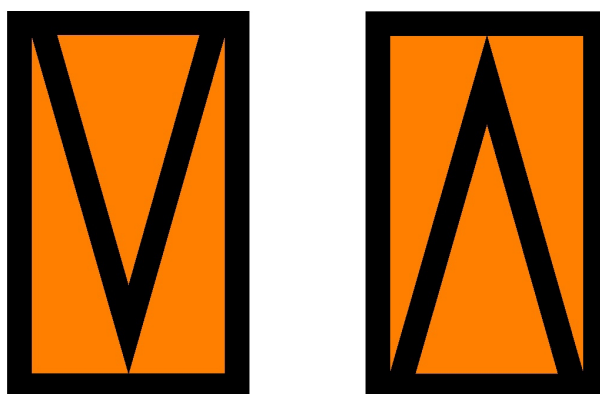
Minister Infrastruktury i Rozwoju: *E. Bieńkowska*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. (poz. 357)



Rys. 33a

Wskaźnik Wm 8



Rys. 41a

Wskaźnik W 14