



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 25 września 2015 r.

Poz. 1476

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 22 września 2015 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 2015 r. poz. 1297) 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 19:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki wykonującej prace w zakresie utrzymania, oraz pojazdy kolejowe, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone, zgodnie z § 15 ust. 8.

2. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzane przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma – przez kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej, z zastrzeżeniem ust. 2a–2c.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2c w brzmieniu:

„2a. W przypadku pociągu zestawionego z jednego pojazdu kolejowego z napędem, składającego się z jednego lub wielu członów, wyposażonego w hamulce tarczowe, posiadającego nierozłączalny w normalnej eksploatacji główny przewód hamulcowy oraz manometry lub wskaźniki wskazujące ciśnienie powietrza w cylindrach hamulcowych na wszystkich wózkach jezdnych i sygnalizację stanu zahamowania i odhamowania pojazdu kolejowego w kabinie sterowniczej, dopuszcza się jednoosobowe wykonywanie uproszczonej próby hamulca przez maszynistę na podstawie tych wskazań.

2b. W przypadku pociągu składającego się z pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 2a, wyposażonych w sygnalizację stanu zahamowania i odhamowania w kabinie sterowniczej wszystkich hamulców na wszystkich pojazdach kolejowych w składzie pociągu oraz wskazującą stan właściwego napełnienia sprężonym powietrzem głównego przewodu hamulcowego we wszystkich pojazdach kolejowych w składzie pociągu, dopuszcza się wykonywanie uproszczonej próby hamulca przez maszynistę na podstawie tych wskazań.

2c. Przepis ust. 2b stosuje się wyłącznie w przypadku, gdy wszystkie pojazdy kolejowe w składzie pociągu przystosowane są do współdziałania z urządzeniami sygnalizacyjnymi w kabinie sterowniczej w zakresie, o którym mowa w ust. 2b.”,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

c) ust. 3–5 otrzymują brzmienie:

„3. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:

- 1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu na stację jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych pod warunkiem, że przy tym składzie co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, wtedy należy przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca;
- 2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów;
- 3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 12 godzin;
- 4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca pod warunkiem, że włączane pojazdy kolejowe znajdowały się w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca;
- 5) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie hamuje lub nie odhamowuje;
- 6) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców;
- 7) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odłużniaczy.

4. Uproszczoną próbę hamulców należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:

- 1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych na początku lub końcu pociągu i gdy włączane pojazdy kolejowe były używane w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, a okres braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekracza 12 godzin;
- 2) nastąpiła zmiana kabiny sterowniczej;
- 3) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 12 godzin;
- 4) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nieprzeznaczonego do prowadzenia tego pociągu;
- 5) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania „R + Mg”;
- 6) wyłączono co najmniej jeden pojazd kolejowy ze składu pociągu.

5. Po dokonaniu napraw urządzeń hamulcowych pojazdów w składzie pociągu i włączeniu hamulca – w pojazdach poddanych naprawie hamulec tych pojazdów poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca.”

d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.”;

2) po § 30g dodaje się § 30h w brzmieniu:

„§ 30h. Wydając przepisy wewnętrzne dotyczące systemu ERTMS/ETCS, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury uwzględniają przepisy, o których mowa w Dodatku A załącznika do decyzji Komisji 2012/757/WE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniającej decyzję 2007/756/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 15.12.2012, str. 1, z późn. zm.)”;

3) w § 33 po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wyjazdowych i na posterunku bocznicy nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego.”;

4) w § 42 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym pociągi zapowiada się telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym. Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy wyprawia się w odstępach posterunków następczych, natomiast pociągi przeciwnych kierunków – w odstępach posterunków zapowiadawczych.”;

5) w § 48 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na miejscu wypadku każdy członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, w szczególności osłonić sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc ofiarom wypadku. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku, oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróźnych.”;

6) w § 59 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Na liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone rozporządzeniem, na warunkach określonych w przepisach wewnętrznych wydanych przez zarządcę infrastruktury.”;

7) w § 96 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia: sygnał Rp 1 „Bacność”: jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego (rys. 99).”;

8) w § 112 w ust. 2 w pkt 23 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„wskaźnik W 28 „Wskaźnik kanału radiowego” oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiolączności pociągowej: okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe; litera stanowi uzgodniony z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego wyróżnik zarządcy infrastruktury, którego wskaźnik dotyczy; liczba wskazuje numer kanału radiolączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządcy infrastruktury (rys. 192).”;

9) § 113 otrzymuje brzmienie:

„§ 113. 1. Wskaźniki We stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego wynikający z układu zasilania i układu oraz stanu sieci trakcyjnej.

2. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.

3. Wskaźniki We umieszcza się według następujących zasad:

- 1) wskaźniki We stałe zawieszają się nad torem, do którego się odnoszą, na konstrukcjach wsporczych na wysokości nie mniejszej niż 4,5 m od poziomu główki szyny lub na wysięgnikach konstrukcji wsporczych, patrząc w kierunku jazdy;
- 2) wskaźniki We przenośne umieszcza się zgodnie z pkt 1 albo obok toru zgodnie z § 112 ust. 1.

4. Wskaźniki We mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.

5. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych:

- 1) wskaźnik We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem (wskaźnikiem opuszczenia pantografu) i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h: dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego (rys. 199); wskaźnik We 1 ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości drogi hamowania przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu;
- 2) wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczenia pantografu” oznaczają, że należy opuścić pantografy: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c): jeden biały poziomy pasek; wskaźnik We 2b

i We 2c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik (rys. 200):

- a) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości nie mniejszej niż 100 m i nie większej niż 150 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
- b) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c stosuje się:
 - w razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami;
- 3) wskaźniki We 3a, We 3b „Wskaźniki podniesienia pantografu” oznaczają, że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (wskaźnik We 3a) lub lokomotywy elektrycznej (wskaźnik We 3b): jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektrycznej uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L” (rys. 201); wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m, a wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 80 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy;
- 4) wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych” oznaczają, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4a), na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4b), lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (wskaźnik We 4c): dwa białe kwadraty jeden w drugim; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy (rys. 202):
 - a) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci,
 - b) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m i nie większej niż 65 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony;
- 5) wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej” oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej: przy przejeździe po torze, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8c): dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, niestykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy (rys. 203); wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c ustawia się w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 80 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej, takim jak izolowane przesło naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny, który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci;
- 6) wskaźniki We 9a, We 9b „Wskaźniki jazdy pod prądem” oznaczają miejsce, od którego elektryczny zespół trakcyjny (wskaźnik We 9a) lub lokomotywa elektryczna (wskaźnik We 9b) mogą jechać, pobierając prąd trakcyjny z sieci trakcyjnej: białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektrycznej uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L” (rys. 204); wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości nie mniejszej niż 200 m i nie większej niż 250 m, a wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw – w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci.”

§ 2. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosowują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów niniejszego rozporządzenia w terminie nie dłuższym niż rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Dotychczasowe przepisy dotyczące wskaźników We 1–We 9b (rys. 199–204) stosuje się na liniach istniejących, które nie są modernizowane w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, jednak nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *M. Wasiak*