

**Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury¹⁾**
z dnia 2010 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 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.²⁾), 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 2006 r. Nr 168, poz. 1198 oraz z 2007 r. Nr 173, poz. 1220 oraz z 2009 r. Nr 38, poz. 303) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 3 uchyla się ust. 3 i 5;
- 2) w § 5 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
„2. Obowiązki, zasady pracy oraz postępowania pracowników obsługi posterunku technicznego określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;
- 3) w § 12 w 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 dwa ostatnie wagony powinny mieć czynny hamulec. Jeżeli pociąg po drodze zmienia kierunek jazdy, warunek ten odnosi się także do dwóch pierwszych wagonów za pojazdem trakcyjnym.”;
- 4) w § 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. W przypadku braku wskazania na pojedzie kolejowym wielkości masy hamującej, masę hamującą dla poszczególnych pojazdów należy przyjmować według tablic 1, 2 i 3 zawartych w zestawieniu mas hamujących dla pojazdów kolejowych, stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia.”;
- 5) w § 17 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Procent wymaganej masy hamującej (P_w) pociągu, który w rozkładzie jazdy pociągów jest podany dla określonej linii kolejowej, ustala się w zależności od:
 - 1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje ten pociąg;
 - 2) sposobu hamowania pociągu:
 - a) I – hamulcami zespolonymi szybko działającymi (P, R, R + Mg),
 - b) II – hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G);
 - 3) prędkości jazdy pociągu;
 - 4) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.

Dla pociągu kursującego na hamulcach ręcznych należy przyjmować procent wymaganej masy hamującej, jaki przewidziany jest dla sposobu hamowania II, o którym mowa w pkt. 2 lit. b.”;

6) w § 21:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jednoosobową obsługę trakcyjną, z zastrzeżeniem ust. 4a stosuje się:

- 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi przynajmniej w jeden rodzaj urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym, jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w pojeździe trakcyjnym nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach niewyposażonych w te urządzenia;
- 2) we wszystkich pociągach kursujących na liniach kolejowych i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości, oraz w urządzenia radiołączności pociągowej;
- 3) w pojazdach pomocniczych, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz spełniają wymogi oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pod warunkami, że prędkość pojazdu nie przekracza 60 km/h oraz:
 - a) pojazd jedzie do usuwania awarii, uszkodzeń lub napraw infrastruktury kolejowej na odcinku linii kolejowej zarządzanym przez daną jednostkę organizacyjną zarządcy infrastruktury; wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez kierowcę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej po którym odbywa się przejazd, albo
 - b) gdy w kabinie kierowcy znajduje się drugi kierowca lub kierownik pociągu.”

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Przepis ust. 4 pkt 1 nie dotyczy pojazdów trakcyjnych ze stanowiskiem maszynisty usytuowanym po lewej stronie patrząc w kierunku jazdy; w pojazdach tych należy stosować drużynę trakcyjną dwuosobową i pojazdy te muszą być wyposażone w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty i urządzenia radiołączności pociągowej.”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Pociągi pasażerskie przewożące pasażerów powinny mieć obsadę konduktorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróжных jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.”,

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h.”;

7) w § 24:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) bez zapowiadania pociągów, jeżeli jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi.”;

b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h z zastrzeżeniem § 68 pkt 18 i § 69 ust. 3;”;

8) w § 25:

a) w ust. 11:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze”;

– uchyla się pkt 10,

b) ust. 20 otrzymuje brzmienie:

„20. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: z towarami niebezpiecznymi, z towarami wysokiego ryzyka, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkie, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, oraz w telefonogramach zapowiadawczych oznajmiających o odjeździe pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób: „z towarami niebezpiecznymi”, z towarami wysokiego ryzyka (TWR), „z przekroczoną skrajnią”, „z przesyłką wyjątkowo ciężką.”;

9) w § 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien:

1) uważnie obserwować sygnały na sygnalizatorach i sygnały podawane przez pracowników posterunków technicznych i drużynę konduktorską oraz ściśle stosować się do nich, a także zwracać uwagę na prowadzony pociąg;

2) podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu obserwować drogę przebiegu i wykonywać polecenia dyżurnego ruchu;

3) zwracać uwagę na nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu;

4) nie przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, prędkości konstrukcyjnej pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników;

5) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne;

6) stosować się do zgodnych z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury poleceń dyżurnego ruchu.”;

10) w § 27:

a) uchyla się ust. 2,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, należy obsłużyć radiotele-

foniczny system alarmowy oraz podawać właściwy dla określonej sytuacji sygnał alarmowy.”;

11) w § 30 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc 6 – jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone, na czole innego pociągu, powinien zatrzymać pociąg i uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu. Jeśli uzyskał informację, że dyżurny nie został powiadomiony, jest obowiązany powiadomić dyżurnego ruchu. Dalsza jazda obok tego pociągu powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h, aż do miejsca znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.”;

12) w § 41 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Z chwilą zamknięcia toru należy osygnalizować go zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji oraz zastosować środki pomocnicze.”;

13) w dziale II tytuł rozdziału 7 otrzymuje brzmienie: „Zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych”;

14) w § 48 dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Szczegółowe warunki użytkowania radiołączności pociągowej oraz wykorzystywania jej w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego określa zarządca infrastruktury kolejowej w przepisach wewnętrznych.”;

15) w § 50 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować, i jeżeli jest to możliwe, strzec.”;

16) w § 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. O powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.”;

17) w § 67 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Maszty semaforów półsamoczynnych, to znaczy innych niż wymienione w ust. 2, pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe, z tym, że pierwszy pas od dołu masztu jest czerwony. Jeżeli latarnia sygnałowa zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora, nad latarnią sygnałową albo obok niej, znajduje się listwa pomalowana w pasy czerwono-białe.”;

18) w § 86 ust 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Na szlaku dwutorowym sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów.”;

19) dodaje się § 90a w brzmieniu:

„§ 90a. 1. Pojazdom kolejowym z nieprzesuwalnymi kołami zestawów kołowych, zabrania się wjazdu na tor dojazdowy do stanowiska przestawczego poza sygnał określony w ust. 2.

2. Miejsce, do którego może dojechać pojazd kolejowy z nieprzesuwnymi kołami, spychający pojazdy kolejowe wyposażone w koła przesuwne, wyznacza sygnał Z 1n „Stój, wjazd pojazdów kolejowych z nieprzesuwnymi kołami zabroniony”, określony na rys. 71a w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

3. Jazda spychanych pojazdów kolejowych z przesuwnymi kołami w kierunku stanowiska przestawczego może odbywać się z prędkością nieprzekraczającą 5 km/h aż do wskaźnika W 8 (rys. 173), ustawionego za stanowiskiem przestawczym, po prawej stronie toru patrząc w kierunku jazdy, w tej samej linii, co sygnał Z 1n dla przeciwnego kierunku jazdy, z zastrzeżeniem ust. 6.

4. Spychanie pojazdów kolejowych z przesuwnymi kołami w kierunku stanowiska przestawczego oraz jazda przez stanowisko może odbywać się wyłącznie z włączonym i czynnym hamulcem zespolonym we wszystkich spychanych pojazdach kolejowych.

5. Dalsza jazda pojazdów z przesuwnymi kołami przez stanowisko przestawcze może odbywać się z prędkością wynikającą:

- 1) z dopuszczalnej prędkości konstrukcyjnej toru, na którym wybudowano stanowisko przestawcze oraz instrukcji eksploatacji stanowiska, albo
- 2) z regulaminu technicznego stacji, na której wybudowano stanowisko przestawcze;

jednak maksymalna prędkość jazdy takich pojazdów kolejowych nie może przekroczyć 40 km/h.

6. Pociąg, w którym wszystkie pojazdy kolejowe wyposażone są w przesuwne koła, może poruszać po torze dojazdowym do stanowiska przestawczego z prędkością maksymalną nieprzekraczającą 40 km/h.

7. Sygnał Z 1n „Stój, wjazd pojazdów kolejowych z nieprzesuwnymi kołami zabroniony”, dzienny i nocny:

- 1) prostokątna czarna tarcza, z węższym bokiem równoległym do płaszczyzny główki szyny, ustawiona na maszcie po prawej stronie toru dojazdowego patrząc w kierunku jazdy;
- 2) w górnej części tarczy namalowany jest biały okrąg z poziomą czarną kresą, pod nią duża litera „N” w kolorze białym;
- 3) w porze nocnej sygnał może być podświetlany światłem mleczno-białym, lub może być nieoświetlony;
- 4) na sygnale nieoświetlonym biały okrąg i litera „N” powinny być wykonane z materiałów odblaskowych;
- 5) sygnał Z 1n ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m od początku stanowiska przestawczego.”;

20) w § 91 w ust. 4 uchyla się pkt 2;

21) w § 93 w ust. 1 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Sygnały D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub dawanego ręcznie sygnału „Stój”. Jeżeli powstaje wątpliwość czy drużyna pociągowa, spostrzeże tarczę przenośną sygnału D 1 „Stój” lub sygnału D 2 „Stój” dawanego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D 3 „Stój” przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.”;

22) § 97 uchyla się;

23) w § 100 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”. Sygnał ten kierownik pociągu przekazuje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty; stosuje się go przed odjazdem pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych w przypadku, gdy urządzenia do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty lub zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi pojazdu kolejowego jest przekazywane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych;”;

24) po § 100 dodaje się § 100a w brzmieniu:

„§ 100a. Sposób podawania sygnałów przy odjeździe pociągów pasażerskich określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.”;

25) § 103 uchyla się;

26) w §105:

a) w ust. 1:

– w pkt. 5 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) dzienny i nocny: dwa światła czerwone ciągłe lub dwa światła czerwone migające na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 137);”;

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) sygnał Pc 6 „Oznaczenie czoła pociągu z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego, zatrzymanego z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego” – jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone na czole pociągu (rys. 138).

Sygnał Pc 6 podaje maszynista pociągu bez drużyny konduktorskiej z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przed udaniem się wzdłuż pociągu, w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania.

Maszynista pociągu, w którego kierunku podano sygnał Pc 6, powinien zatrzymać pociąg, uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i czy o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu. Dalsza jazda obok tego pociągu powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h lub do przeszkody uniemożliwiającej dalszą jazdę.”;

b) w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jeżeli tor jest wyposażony w dwukierunkową blokadę liniową – stosuje się sygnał Pc 1;”;

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to nie należy zmieniać sygnałów oznaczenia czoła i końca pociągu.”;

27) w § 106 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) sygnał Tb 1 „Oznaczenie przodu i tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry” – dzienny i nocny: z przodu i z tyłu po jednym białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty (rys 139);”;

28) w § 112 w ust. 2:

a) w pkt. 6 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i sylwetką pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 6a) (rys. 171); wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami i przejściami kolejowymi według zasad określonych w odrębnych przepisach;”;

b) dodaje się pkt 30 w brzmieniu:

„30) wskaźnik W 33 – „Wskaźnik systemu GSM-R”, oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca system radiołączności pociągowej GSM-R. Prostokątna biała tablica, a nie czarny symbol graficzny przedstawiający słuchawkę oraz czarne litery GSM-R umieszczone poniżej symbolu słuchawki. Litery GSM-R stanowią skrót od nazwy systemu radiołączności pociągowej, którego wskaźnik dotyczy. Poniżej umieszczony jest wewnątrz elipsy skrót literowy nazwy państwa, na obszarze którego zainstalowany jest dany system GSM-R (rys 198a):

a) wskaźnik W 33 informuje maszynistę o miejscu zmiany systemu radiołączności pociągowej i obowiązującym od tego miejsca systemie radiołączności GSM-R. Po minięciu wskaźnika, maszynista powinien przełączyć urządzenia pokładowe (jeśli są dostępne) na tryb pracy w systemie GSM-R, oraz jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym w tym systemie,

b) rodzaj systemu radiołączności pociągowej, określony wskaźnikiem W 33, obowiązuje od miejsca jego ustawienia,

c) wskaźnik W 33 ustawia się w następujący sposób:

– na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiołącznością pociągową GSM-R – na stacji w odległości 30 – 70 m, a na posterunku odgałęźnym 100 – 150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową GSM-R,

– na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach są różne rodzaje radiołączności pociągowej (150 MHz i GSM-R) – na stacji w odległości 30 – 70 m, a na posterunku odgałęźnym 100 – 150 m za ostatnim rozjazdem wyjazdową, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową GSM-R,

– przy dojeździe do posterunku leżącego na linii kolejowej wyposażonej w system radiołączności pociągowej GSM-R, na szlaku niewyposażonym w radiołączność GSM-R – 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową GSM-R,

d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 33 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko, białe tło wskaźnika powinno być wykonane z materiałów odblaskowych.”;

29) w § 140 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Szczegółowe warunki prowadzenia ruchu i sygnalizacji na liniach metra określa zarządca infrastruktury metra w przepisach wewnętrznych.”;

30) użyte w § 25 ust. 11. pkt 3, § 35 ust. 5, § 56 ust. 2 – 4 i 6 – 8, w różnych przypadkach wyrazy „sygnał końcowy” zastępuje się wyrazami „sygnał końca pociągu” użytymi w różnych przypadkach;

- 31) użyte w tytule rozdziału 11 oraz w § 95 ust. 1, 3 i 4, w § 96 ust. 1, w § 97 ust. 1 pkt. 1 i 2, w § 98 pkt 1 – 4, w § 99 ust. 1 pkt 1 – 3 i w ust. 2, w § 103 ust. 1, w § 108 pkt 1 i 3 oraz w § 109 ust 1 pkt 1, 2 i 4 – 6, w różnych przypadkach wyrazy „gwizdawka lub syrena” zastępuje się wyrazami „dźwiękowe urządzenie ostrzegające” użytymi w różnych przypadkach;
- 32) użyte w § 171, w § 172 pkt 1 lit. a i w pkt. 2 lit. a, w § 173 pkt 1 lit. a, pierwsze tiret, w różnych przypadkach wyrazy „gwizdawki pojazdu metra” zastępuje się wyrazami „dźwiękowe urządzenie ostrzegające pojazdu metra” użytymi w różnych przypadkach;
- 33) Załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 34) W Załączniku nr 2 do rozporządzenia skreśla się tablicę nr 4;
- 35) w załączniku nr 3 do rozporządzenia, po wzorze wskaźnika W 32 (rys. 198), dodaje się wzór wskaźnika W 33 (rys. 198a), określony w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227,

poz. 1505, oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97 i Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658.

TABLICE HAMOWANIA POCIĄGÓW

Tablica A

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 400 m lub 500 m

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę						
		15	20	25	30	35	40	45
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:						
0	I	6	6	6	8	11	16	21
	II	6	6	6	8	12	18	26
1	I	6	6	6	9	12	17	23
	II	6	6	6	9	12	19	27
2	I	6	6	7	10	13	18	24
	II	6	6	7	10	15	21	29
3	I	6	6	8	11	14	19	25
	II	6	6	8	11	16	22	30
4	I	6	6	9	12	16	20	26
	II	6	6	9	12	17	24	32
5	I	6	7	10	13	17	22	28
	II	6	7	10	14	18	25	33
6	I	7	8	11	14	18	23	29
	II	7	8	11	15	20	26	34
7	I	8	9	12	15	19	24	30
	II	7	9	12	16	21	28	36
8	I	9	10	13	16	20	25	32
	II	8	10	13	17	22	29	38
10	I	11	13	15	19	23	28	34
	II	10	12	15	19	25	32	41
12	I	13	15	17	21	25	30	37
	II	12	14	18	22	28	35	44
14	I	15	17	20	23	28	33	40
	II	14	17	20	24	30	38	47
16	I	17	19	22	25	30	36	43
	II	17	19	22	27	33	41	50
18	I	19	21	24	28	33	38	46
	II	19	21	25	30	36	44	54
20	I	21	23	26	30	35	41	48
	II	21	23	27	32	39	47	57
22	I	23	25	29	33	38	44	51
	II	23	26	30	35	41	50	60
25	I	26	29	32	36	42	48	55
	II	26	29	33	39	46	54	65
30	I	31	34	38	42	48	55	63
	II	31	35	40	46	53	62	74
35	I	37	40	44	49	55	62	70
	II	37	41	46	53	61	70	82
40	I	42	45	50	55	61	69	78
	II	43	47	53	60	69	79	91

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 400 m lub 500 m

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę								
		50	55	60	65	70	75	80	85	90
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:								
0	I	28	36	46	56	67	80	93	110	131
	II	35	47	61	80	–	–	–	–	–
1	I	29	37	47	58	69	82	96	112	–
	II	37	49	63	83	–	–	–	–	–
2	I	31	39	48	59	71	84	98	114	–
	II	38	51	66	85	–	–	–	–	–
3	I	32	40	50	61	72	85	100	117	–
	II	40	52	68	87	–	–	–	–	–
4	I	33	42	51	62	74	87	102	119	–
	II	42	54	70	90	–	–	–	–	–
5	I	35	43	53	64	76	89	104	121	–
	II	43	56	72	92	–	–	–	–	–
6	I	36	45	55	66	78	91	106	124	–
	II	45	58	74	95	–	–	–	–	–
7	I	37	46	56	67	79	93	109	126	–
	II	47	60	76	97	–	–	–	–	–
8	I	39	48	58	69	81	95	111	129	–
	II	48	62	78	100	–	–	–	–	–
10	I	42	51	61	72	84	99	115	–	–
	II	52	65	82	–	–	–	–	–	–
12	I	45	54	64	76	88	103	120	–	–
	II	55	69	87	–	–	–	–	–	–
14	I	48	57	67	79	92	107	125	–	–
	II	59	73	91	–	–	–	–	–	–
16	I	51	60	71	83	96	111	129	–	–
	II	62	77	96	–	–	–	–	–	–
18	I	54	63	74	86	99	115	–	–	–
	II	66	81	100	–	–	–	–	–	–
20	I	57	66	77	90	103	120	–	–	–
	II	70	85	–	–	–	–	–	–	–
22	I	60	69	81	93	107	–	–	–	–
	II	73	89	–	–	–	–	–	–	–
25	I	64	74	86	99	–	–	–	–	–
	II	79	95	–	–	–	–	–	–	–
30	I	72	82	94	–	–	–	–	–	–
	II	88	–	–	–	–	–	–	–	–
35	I	80	91	–	–	–	–	–	–	–
	II	97	–	–	–	–	–	–	–	–
40	I	88	99	–	–	–	–	–	–	–
	II	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę								
		20	25	30	35	40	45	50	55	60
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:								
0	I	6	6	6	6	8	11	14	18	23
	II	6	6	6	6	8	11	15	20	26
1	I	6	6	6	7	9	12	15	19	24
	II	6	6	6	7	9	12	16	21	27
2	I	6	6	6	8	10	13	16	20	25
	II	6	6	6	8	10	13	18	23	29
3	I	6	6	7	9	11	14	18	22	27
	II	6	6	7	9	11	15	19	24	30
4	I	6	6	8	10	12	15	19	23	28
	II	6	6	8	10	12	16	20	26	32
5	I	7	7	9	11	13	16	20	24	29
	II	7	7	9	11	14	17	22	27	33
6	I	7	8	10	12	15	18	21	26	31
	II	7	8	10	12	15	19	23	28	35
7	I	8	9	11	13	16	19	23	27	32
	II	8	9	11	13	16	20	24	30	36
8	I	9	10	12	14	17	20	24	29	34
	II	9	10	12	14	17	21	26	32	38
10	I	11	12	14	17	19	23	27	31	37
	II	11	12	14	17	20	24	29	35	41
12	I	13	14	16	19	22	25	29	34	40
	II	13	14	16	19	23	27	32	38	45
14	I	15	17	19	21	24	28	32	37	42
	II	15	17	19	22	25	30	35	41	48
16	I	17	19	21	24	27	31	35	40	45
	II	17	19	21	24	28	32	38	44	52
18	I	19	21	23	26	29	33	38	43	48
	II	19	21	23	27	31	35	41	47	55
20	I	21	23	25	28	32	36	40	46	51
	II	21	23	26	29	33	38	44	51	58
22	I	23	25	28	31	34	38	43	48	54
	II	23	25	28	32	36	40	47	54	62
25	I	26	29	31	34	38	42	47	53	59
	II	26	29	32	36	40	46	52	59	67

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę											
		65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:											
0	I	28	34	41	48	57	66	77	88	95	104	114	125
	II	33	41	51	62	76	93	–	–	–	–	–	–
1	I	29	35	42	50	58	68	78	90	96	105	116	128
	II	34	42	53	64	78	95	–	–	–	–	–	–
2	I	31	37	44	51	60	69	80	91	98	107	118	130
	II	36	49	54	66	80	97	–	–	–	–	–	–
3	I	32	38	45	53	62	71	82	93	100	109	120	133
	II	37	46	56	68	82	99	–	–	–	–	–	–
4	I	34	40	47	54	63	73	83	94	101	111	121	–
	II	39	48	58	70	85	–	–	–	–	–	–	–
5	I	35	41	48	56	65	74	85	96	103	112	123	–
	II	41	50	60	72	87	–	–	–	–	–	–	–
6	I	36	43	50	58	67	76	87	97	105	114	125	–
	II	42	51	62	74	89	–	–	–	–	–	–	–
7	I	38	44	52	59	68	78	89	99	106	116	127	–
	II	44	53	64	76	91	–	–	–	–	–	–	–
8	I	39	46	53	61	70	80	91	100	108	118	129	–
	II	46	55	66	78	93	–	–	–	–	–	–	–
10	I	43	49	56	67	74	83	94	103	111	121	133	–
	II	49	59	70	83	98	–	–	–	–	–	–	–
12	I	45	52	60	68	77	87	97	107	–	–	–	–
	II	53	63	74	87	–	–	–	–	–	–	–	–
14	I	49	55	63	71	80	91	100	–	–	–	–	–
	II	56	66	78	91	–	–	–	–	–	–	–	–
16	I	52	58	66	75	84	94	103	–	–	–	–	–
	II	60	70	82	95	–	–	–	–	–	–	–	–
18	I	55	62	69	78	87	97	107	–	–	–	–	–
	II	64	74	86	99	–	–	–	–	–	–	–	–
20	I	58	65	73	81	91	100	–	–	–	–	–	–
	II	67	78	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–
22	I	61	68	78	85	94	104	–	–	–	–	–	–
	II	71	82	94	–	–	–	–	–	–	–	–	–
25	I	66	73	81	90	99	–	–	–	–	–	–	–
	II	76	87	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1 000 m

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę													
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:													
0	I	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	25	29	35	40
	II	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39	46
1	I	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	26	31	36	41
	II	6	6	6	6	6	9	12	15	19	23	28	34	40	47
2	I	6	6	6	6	7	10	12	16	19	23	27	32	37	43
	II	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36	42	49
3	I	6	6	6	6	8	11	14	17	21	24	29	34	39	44
	II	6	6	6	7	9	11	14	18	22	26	31	37	43	51
4	I	6	6	6	7	9	12	15	18	22	26	30	35	40	46
	II	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39	45	52
5	I	6	6	7	8	11	13	16	19	23	27	31	36	42	47
	II	6	6	7	9	11	14	17	20	25	28	34	40	47	54
6	I	6	7	8	10	12	14	17	21	24	28	33	38	43	49
	II	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48	56
7	I	6	8	9	11	13	15	18	22	26	30	34	39	44	50
	II	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50	57
8	I	7	9	10	12	14	17	20	23	27	31	35	40	46	52
	II	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52	59
10	I	10	11	12	14	16	19	22	25	29	33	36	43	49	55
	II	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	48	55	63
12	I	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46	52	58
	II	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52	59	66
14	I	14	15	17	18	21	24	27	30	34	39	43	49	54	61
	II	14	15	17	19	22	25	28	32	37	43	48	55	62	70
16	I	16	17	19	21	23	26	29	33	37	41	46	51	57	64
	II	16	17	19	22	24	27	31	35	40	46	52	58	66	74
18	I	18	19	21	23	25	28	32	35	39	44	49	54	60	67
	II	18	20	22	24	27	30	34	38	43	49	55	62	69	78
20	I	20	21	23	25	28	30	34	38	42	46	51	57	63	70
	II	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65	73	82
22	I	22	24	25	27	30	33	36	40	44	49	54	60	66	73
	II	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	69	77	86
25	I	25	27	28	31	33	36	40	44	48	53	58	64	70	77
	II	25	27	30	33	36	40	44	48	54	60	67	74	83	93

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1 000 m

Miaro- dajne pochy- lenie w ‰	Spo- sób hamo- wania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę														
		90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	I	46	52	59	66	74	83	92	100	110	123	135	150	164	180	195
	II	54	63	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	I	47	54	60	68	76	85	94	102	112	126	137	152	166	182	197
	II	55	65	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	I	49	55	62	70	78	87	96	104	114	129	140	155	169	185	200
	II	57	67	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	I	50	57	64	72	80	89	98	105	116	132	143	158	172	188	202
	II	59	69	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	I	52	58	65	73	82	91	100	107	119	133	145	160	175	190	205
	II	61	71	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	I	54	60	67	75	83	93	101	109	121	136	148	163	178	193	208
	II	63	73	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	I	55	62	69	77	85	95	102	111	123	138	151	166	181	196	211
	II	64	74	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	I	57	63	70	78	87	97	104	112	126	141	154	170	185	199	214
	II	66	76	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	I	58	65	72	80	89	99	105	114	128	144	157	173	188	202	217
	II	68	78	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	I	61	68	75	83	93	101	108	118	132	150	164	180	195	208	222
	II	72	82	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	I	64	71	79	87	96	102	111	121	—	—	—	—	—	—	—
	II	75	86	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	I	67	74	82	90	99	104	114	—	—	—	—	—	—	—	—
	II	79	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	I	70	78	86	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II	83	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	I	74	81	89	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II	88	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	I	77	84	92	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	I	80	87	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	I	84	92	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

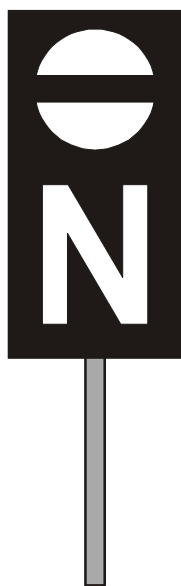
Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1 300 m

Hamulce szybko działające: R

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Prędkość w km/h															
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	
		procent masy hamującej															
0	R	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	25	29	35	40	46	
1	R	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	26	31	36	41	47	
2	R	6	6	6	6	7	10	12	16	19	23	27	32	37	43	49	
3	R	6	6	6	6	8	11	14	17	21	24	29	34	39	44	50	
4	R	6	6	6	7	9	12	15	18	22	26	30	35	40	46	52	
5	R	6	6	7	8	11	13	16	19	23	27	31	36	42	47	54	
6	R	6	7	8	10	12	14	17	21	24	28	33	38	43	49	55	
7	R	6	8	9	11	13	15	18	22	26	30	34	39	44	50	57	
8	R	7	9	10	12	14	17	20	23	27	31	35	40	46	52	58	
9	R	9	10	11	13	15	18	21	24	28	32	36	42	48	54	60	
10	R	10	11	12	14	16	19	22	25	29	33	36	43	49	55	61	
11	R	11	12	13	15	17	20	23	27	31	35	39	45	51	57	63	
12	R	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46	52	58	64	

cd. Tablicy D

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Prędkość w km/h															
		95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160		
		procent masy hamującej															
0	R	52	59	66	74	83	92	100	100	100	101	110	119	129	140		
1	R	54	60	68	76	85	94	100	100	100	102	111	121	131	142		
2	R	55	62	70	78	87	96	100	100	100	104	113	123	133	143		
3	R	57	64	72	80	89	98	100	100	100	106	115	124	134	145		
4	R	58	65	73	82	91	100	100	100	100	107	116	126	136	146		
5	R	60	67	75	83	93	100	100	100	100	109	118	127	137	148		
6	R	62	69	77	85	93	100	100	100	102	110	119	129	139	150		
7	R	63	70	78	86	93	100	100	100	103	112	121	131	141	151		
8	R	65	72	80	87	94	100	100	100	105	113	123	132	142	153		
9	R	67	74	81	87	94	100	100	100	106	115	124	134	144	155		
10	R	68	75	81	88	94	100	100	100	108	117	126	135	145	156		
11	R	69	76	82	88	94	100	100	102	111	120	129	139	149	160		
12	R	70	76	82	88	94	100	100	103	112	122	131	141	151	161		



Rys. 67a. Sygnał Z1n.



Rys. 198a. Wskaźnik W 33.

Uzasadnienie

Projektowana zmiana rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, wynika z potrzeby uściślenia i uaktualnienia niektórych przepisów oraz ujednoczenia stosowanych określeń.

Projekt rozporządzenia przewiduje następujące zmiany:

W § 3 uchylono ust. 3 i 5, ponieważ obecnie nie zachodzi potrzeba tworzenia posterunków osłonnych i nie ma potrzeby dokonywania podziału posterunków ruchu.

Dodanie w § 5 ust. 2 wynika z potrzeby określenia zakresu obowiązków oraz postępowania pracowników obsługi posterunków technicznych przez zarządców infrastruktury kolejowej. Zarządcy infrastruktury znając rodzaj urządzeń wyposażenia technicznego linii i stacji kolejowych oraz warunki terenowe, są właściwi do określenia zakresu obowiązków pracowników obsługi posterunków technicznych.

W § 12 ust. 1 w pkt. 3 zmieniono redakcję w celu wyeliminowania różnej interpretacji tego przepisu.

W § 16 ust. 3 uchylono zapis dotyczący stosowania Tablicy 4 w Załączniku Nr 2 do rozporządzenia, w związku z uznaniem zawartych w nich danych za zbędne. Obowiązujące przepisy krajowe i międzynarodowe wymagają umieszczenia danych dotyczących masy hamującej na pojeździe.

W § 17 ust. 3 doprecyzowano, że procent wymaganej masy hamującej (P_w) pociągu podany jest w dla określonej linii kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów.

W § 21 w ust. 4 dodano pkt 3 w którym mowa, że jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się w pojazdach pomocniczych, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji przed dniem 14 listopada 1997 r., i spełniają wymogi oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pod warunkami, że prędkość pojazdu nie przekracza 60 km/h oraz:

- pojazd jedzie do usuwania awarii, uszkodzeń lub napraw infrastruktury kolejowej na odcinku linii kolejowej zarządzanym przez daną jednostkę organizacyjną zarządcy infrastruktury, wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez kierowcę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej po którym odbywa się przejazd, albo
- gdy w kabinie kierowcy znajduje się drugi kierowca względnie kierownik pociągu.

Pojazdów takich eksploatowanych jest około 570 sztuk w średnim wieku około 24 lata. Konstrukcja ich często nie pozwala na zainstalowanie urządzeń wymienionych w § 21 pkt 1 i 2 projektu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ze względów technicznych i kadrowych nie są w stanie przeprowadzić modernizacji tych pojazdów i nie dysponują odpowiednimi środkami finansowymi, aby dokonać całkowitej wymiany pojazdów pomocniczych na nowe.

Zarządca jest zobligowany do ich systematycznej wymiany.

W § 21 ust. 4a zaszła konieczność uregulowania problemu eksploatacji lokomotyw z siedziskiem po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy pociągu, które zostały dopuszczone do ruchu. Elementarnym warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu gwarantującym prawidłowy odbiór sygnału przez maszynistę z sygnalizatorów jest umieszczenie siedziska po prawej stronie kabiny pojazdu kolejowego (nad prawym tokiem szynowym patrząc w kierunku jazdy). W ten sposób warunki obserwacji sygnałów przez maszynistę w maksymalny sposób odpowiadają warunkom budowy i usytuowania masztów i soczewek sygnalizatorów oraz regulacji i sprawdzaniu wiarygodności sygnałów w terenie. Usytuowanie stanowiska maszynisty po lewej stronie

nie gwarantuje, że wszystkie sygnały na sygnalizatorach umieszczanych po prawej stronie patrząc w kierunku jazdy, w każdych warunkach zapewniają maszyniście z siedziskiem po lewej stronie takich samych warunków odbioru obrazu sygnału jak dla siedziska z prawej strony.

Dla siedziska usytuowanego po lewej stronie kabiny maszynisty sygnały nie są ani projektowane, ani ustawiane.

W § 21 ust. 5 uzupełniono o stwierdzenie, że regulacja tego przepisu dotyczy tylko pociągów przewożących pasażerów.

W § 21 ust. 7 odpowiednio zmieniono uznając, że maszynista powinien wykazać się znajomością nie tylko szlaków, ale również stacji. W związku z tym dotychczasowy zapis zmieniono na „znajomość odcinków linii kolejowych”.

W § 24 ust. 1 dodano pkt 6 z uwagi na konieczność uregulowania sposobu prowadzenia ruchu pociągów przy jednym pojeździe trakcyjnym obsługującym wszystkie pociągi, który to sposób stosowany jest w praktyce.

W § 24 ust. 2, pkt 3 wprowadzono zastrzeżenie zawarte w § 68 pkt 18 i § 69 ust. 3, które odmiennie regulują prędkość prowadzenia pociągu.

W § 25 w ust. 11, pkt 2 zastąpiono wyraz „poprzedniego” na „przedniego” ponieważ wyjazd lub przejazd pociągu wymaga pozwolenia dyżurnego ruchu „przedniego” posterunku ruchu.

Ponadto w § 25 w ust. 11 skreślono pkt 10 mając na uwadze to, że rozporządzenie nie reguluje pierwszeństwa przepuszczania pociągu. Odchylenia od rozkładu jazdy pociągu regulują przepisy wewnętrzne zarządcy infrastruktury dostosowane do wymagań udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym.

W § 25 w ust. 20 poprawiono określenia, ponieważ zgodnie z obowiązującymi przepisami przesyłka z towarami niebezpiecznymi, nie jest przesyłką nadzwyczajną. Wprowadzenie pojęcia „przesyłka z towarami wysokiego ryzyka”, wynika z postanowień przepisów RID (Działy 1.4 i 1.10).

W § 26 ust. 1 sprecyzowano, że maszynista powinien wykonywać polecenia dyżurnego ruchu.

W § 27 uchylono ust. 2, ponieważ nie zachodzi potrzeba osłony pociągu zatrzymanego na szlaku z uwagi na to, że zasady działania urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów i sposób prowadzenia pociągów, nie pozwalają na wyprawienie pociągu na zajęty szlak lub odstęp.

W § 27 zmiana treści ust. 4, czyni zapis bardziej czytelnym i jednoznacznym. Dotychczasowy zapis odnosił się do linii (szlaków) wielotorowych, a po zmianie objęto przepisem wszystkie linie kolejowe.

W § 30 zmieniono treść ust. 2 dostosowując przepis do faktu, że pociągi prowadzone są przez różnych przewoźników kolejowych.

W § 41 ust. 6 użyte w rozporządzeniu potocznie używane określenie „zamknięcia pomocnicze” zastąpiono prawidłową nazwą „środki pomocnicze”. Są one stosowane jako dodatkowe ostrzeżenia przed (nieumyślnym) przypadkowym nieprawidłowym ustawieniem drogi przebiegu. Do środków pomocniczych w przepisach wewnętrznych zalicza się również tabliczki ostrzegające.

W § 48 dodano ust 10 w związku z potrzebą określenia przez zarządcę infrastruktury zasad użytkowania radiołączności pociągowej oraz wykorzystywania jej w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, które powinny być opracowane w porozumieniu z właścicielem pozwoleń radiowych.

W § 50 ust. 3 skreślono wyrazy „osłonić sygnałami”, ponieważ obecnie drużyna trakcyjna prowadząca pociąg nie jest wyposażona w sygnały osłonne.

W § 52 zmiana przepisu ust. 2 wynika ze zmiany w § 50 ust. 3.

W § 67 ust. 3 poprawiono błędny zapis dotyczący pierwszego pasa od dołu oznakowania semafora.

W § 86 ust. 3 zmieniono brzmienie przepisu rezygnując z uściślenia jazdy pociągów z uwagi na wprowadzoną banalizację sterowania ruchem pociągów.

W § 90a odniesiono się do opracowanego nowego rozwiązania technicznego, które pozwala przesuwac koła pojazdu kolejowego w czasie jazdy i dopasować rozstaw kół do prześwitu toru. Rozwiązanie to ułatwia przechodzenie pojazdów kolejowych z toru o prześwicie 1 435 mm na tor o prześwicie 1 520 mm (lub 1 668 mm) i odwrotnie, bez konieczności przeładunku towarów w wagonach towarowych, lub wymiany wózków w wagonach pasażerskich. Zaszła więc potrzeba wprowadzenia nowego wskaźnika. Wskaźnik ten określa granicę, do której może dojechać tabor z kołami nieprzesuwnymi bez zagrożenia wykolejeniem. W dodanym § 90a wprowadzono sygnał Z1n i określono zasady przejazdu pojazdów kolejowych przez stanowisko przestawcze oraz wykonywanie manewrów w obrębie stanowiska przestawczego. Wzór wskaźnika przedstawiono na rys. 67a w Załączniku nr 2.

W § 91 uchylenie pkt. 2 w ust. 4 wynika z tego, że przy obecnie stosowanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym nie ma potrzeby osłaniania pociągu zatrzymanego na szlaku.

W § 93 ust. 1 pkt 2 zmiana redakcyjna poprawia czytelność zapisu.

§ 97 uchyla się z uwagi na rezygnację z osłony pociągu oraz taboru na szlaku, co wynika ze zmiany w § 91.

W § 100 pkt 3 zmiana treści daje możliwość stosowania sygnału „Rp 13” nie tylko do wybranych rodzajów pojazdów kolejowych.

Dodany § 100a zobowiązuje przewoźników kolejowych do opracowania szczegółowych zasad podawania sygnałów przy odjeździe pociągu.

§ 103 uchyla się, ponieważ sygnał „Rr” nie ma zastosowania dla pociągów hamowanych hamulcem zespolonym, a pociągów hamowanych z użyciem hamulca ręcznego nie prowadzi się. Przy rozerwaniu się pociągu wyposażonym w hamulec zespolony, nastąpi samoczynne zahamowanie rozerwanych części pociągu. Obsługa pociągu ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie dyżurnego ruchu zarządzającego ruchem na szlaku.

W § 105 ust. 1 pkt 5 wyraz „szynowego” zastąpiono wyrazem „kolejowego”, w celu dostosowania do nazewnictwa użytego w ustawie o transporcie kolejowym.

W § 105 ust. 1 pkt 6 – zmiana jest konsekwencją zmiany § 30 ust. 2.

W § 105 ust. 5 pkt 1 wprowadzona zmiana redakcyjna czyni przepis bardziej czytelnym.

W § 105 ust. 7 wprowadzono uproszczenie przepisu.

W § 106 pkt 1 konieczność zmiany przepisu wynikała z tego, że manewry nie zawsze są prowadzone z użyciem lokomotywy manewrowej.

W § 112 ust. 2 pkt 6 lit. b nastąpiła zmiana zapisu szczegółowego na zapis uproszczony i uogólniony. Zasady ustawiania oraz zarządzenie ustawienia wskaźnika W 6a, są regulowane w różnych aktach prawnych i z tego powodu posłużono się regulacją ogólną.

W celu dostosowania polskiego rynku transportu kolejowego do wymogów interoperacyjności wprowadza się wskaźnik W 33 oznaczający początek granicy użycia globalnej kolejowej radiokomunikacji ruchowej GSM-R wprowadzono pkt 30 w §112 ust. 2. Wzór wskaźnika przedstawiono na rys. 198a w Załączniku nr 2.

W § 140 zaszła konieczność uzupełnienia zapisem, że zarządca infrastruktury metra określa szczegółowe zasady i warunki prowadzenia ruchu na liniach metra.

W celu uzyskania poprawności zapisu i stosowania właściwego nazewnictwa technicznego, użyte w § 25 ust. 11. pkt 3, § 35 ust. 5, § 56 ust. 2 – 4 i 6 – 8, w różnych przypadkach wyrazy „sygnał końcowy” zastępuje się wyrazami „sygnał końca pociągu” użytymi w różnych przypadkach. Pojęcie „sygnał końcowy” niejednoznacznie określa urządzenie służące do nadawania „sygnału końca pociągu”.

W celu ujednoczenia i uzyskania poprawności zapisu, użyte w tytule rozdziału 11 oraz w § 95 ust. 1, 3 i 4, w § 96 ust. 1, w § 97 ust. 1 pkt. 1 i 2, w § 98 pkt 1 – 4, w § 99 ust. 1 pkt 1 – 3 i w ust. 2, w § 103 ust. 1, w §108 pkt 1 i 3 oraz w § 109 ust 1 pkt 1, 2 i 4 – 6, w różnych przypadkach wyrazy „gwizdawka lub syrena” zastąpiono wyrazami „dźwiękowe urządzenie ostrzegające” użytymi w różnych przypadkach. Obecnie w pojazdach trakcyjnych stosowane są różne urządzenia ostrzegające (syreny elektryczne i pneumatyczne, gwizdki, gwizdawki, klaksony), wobec czego użyto pojęcia ogólniejszego.

Również dla ujednoczenia i uzyskania poprawności zapisu, użyte w § 171, w § 172 pkt 1 lit. a i w pkt. 2 lit. a, w § 173 pkt 1 lit. a, pierwsze tiret, w różnych przypadkach wyrazy „gwizdawki pojazdu metra”, zastąpiono wyrazami „dźwiękowe urządzenie ostrzegające pojazdu metra”, użytymi w różnych przypadkach. W pojazdach metra również stosowane są różne urządzenia ostrzegające i dlatego użyto pojęcia ogólniejszego.

W załączniku Nr 1 do rozporządzenia w tablicach hamowania poprawiono zauważone błędy oraz w załączniku nr 2 anulowano tablicę 4. Tablicę 4 uchylono z uwagi na to, że wzrasta liczba przewoźników kolejowych, którzy wprowadzają nowe (inne) pojazdy kolejowe, co wiązałoby się z systematycznym wprowadzaniem poprawek w wymienionej tablicy. Ponadto wprowadzony jest obowiązek podawania na pojazdach mas własnych i hamujących, co pozwala na rezygnację z tablicy 4.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie.

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych oraz przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom ze spółkami PKP (PKP SA, PKP PLK SA, PKP Intercity SA, PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP WKD Sp. z o.o., PKP „Cargo” SA, PKP SKM Sp. z o.o., PKP LHS Sp. z o.o., PKP Energetyka Sp. z o.o., SKM w Trójmieście Sp. z o.o.), oraz z Kolejami Mazowieckimi Sp. z o.o. i SKM w Warszawie Sp. z o.o., z Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa, z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego (IGTL) zrzeszającą podmioty gospodarcze i placówki naukowe w Sekcji Wagonów i Spedycji oraz Sekcji Przewoźników Kolejowych.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji w projekcie rozporządzenia w szczególności uwzględniono propozycje zgłoszone przez PKP PLK SA, jako zarządcy infrastruktury kolejowej oraz UTK. Ponadto uwzględniono częściowo uwagi PKP Intercity, PKP LHS, PKP „Cargo” oraz podmiotów zrzeszonych w IGTL.

W zakresie zmian dotyczących § 21 projekt został również poddany uzgodnieniom z ww. podmiotami na wewnętrznej konferencji uzgadniającej.

Zastrzeżenia do § 21 ust. 4a zgłoszili:

- PKP Cargo S.A. kwestionowało stosowanie podwójnej obsady pojazdów trakcyjnych w przypadku usytuowania stanowiska maszynisty po lewej stronie patrząc w kierunku jazdy twierdząc, że usytuowanie i zabudowa sygnalizatorów powinny zapewnić prawidłową widoczność sygnałów z każdego miejsca w kabinie maszynisty. Podwójna obsada takich lokomotyw nie jest znana w krajach Unii Europejskiej i stosowana w przepisach UE,
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. kwestionowała zapewnienie widoczności sygnałów z siedziska usytuowanego po prawej stronie podczas prowadzenia pociągu po torze niewłaściwym, tj. przeciwnym do zasadniczego oraz wątpliwości co do odpowiedzialności maszynisty w aspekcie prawidłowości odczytywania sygnałów przez drugą osobę w kabinie.

Podobne uwagi zgłosiło Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa oraz PKP Polskie Linie Kolejowe SA na wewnętrznej konferencji uzgadniającej.

Dotychczas na sieci kolejowej w Polsce pociągi były prowadzone przez maszynistów z siedziskiem usytuowanym w kabinie maszynisty wyłącznie po prawej stronie patrząc w kierunku jazdy. Również po prawej stronie usytuowane są sygnalizatory, co ma zasadniczy wpływ na prawidłowe odczytywanie z sygnalizatorów nadawanych sygnałów. W związku z powyższym wprowadzenie do eksploatacji lokomotyw z siedziskiem maszynisty po lewej stronie powinno być przedmiotem badań i analiz upoważnionej jednostki badawczej oraz Centrum Naukowo-Medycznego Kolejnictwa, co zamierzamy zlecić do wykonania. Nie mamy żadnych doświadczeń ani badań potwierdzających, że maszynista, którego stanowisko usytuowane jest po lewej stronie w kabinie, będzie prawidłowo odczytywał sygnały. W celu zapewnienia bezpieczeństwa Urząd Transportu Kolejowego, będący Krajową Władzą Bezpieczeństwa do czasu przeprowadzenia badań przez ww. upoważnio-

ne jednostki badawcze uważa, że obsada w pojazdach trakcyjnych z siedziskiem maszynisty usytuowanym po lewej stronie patrząc w kierunku jazdy powinna być dwuosobowa.

W konsultacjach społecznych dotyczących kolejnych zmian poruszono, między innymi następujące zagadnienia:

- uchylono § 27 przedmiotowego rozporządzenia, dotyczący osłony sygnałami pociągu, który zatrzymał się na szlaku; wniosek uznany został za zasadny, ponieważ obecnie stosowane urządzenia sterowania ruchem kolejowym uniemożliwiają dyżurnemu ruchu wyprawienie pociągu na zajęty szlak;
- PKP PLK SA wnioskowały wprowadzenie nowego wskaźnika „GSM-R”, który wskazywałby miejsce zmiany systemu łączności pociągowej; wniosek zasadny związany z wprowadzeniem interoperacyjności kolei transeuropejskich;
- PKP PLK SA wnioskowały rozszerzenie tablic hamowania B i C w zakresie podawanych procentów wymaganej masy hamującej dla pochyłości miarodajnych 30, 35 i 40 ‰; wniosku nie uwzględniono, ponieważ pochylenia miarodajne nie powinny w zasadzie przekraczać 25 ‰;
- PKP Przewozy Regionalne wnioskowały, aby przy zmianie składu pociągu nie była wymagana szczegółowa próba hamulca; ponieważ nie przedstawiono żadnych analiz i badań, wniosek nie został uwzględniony ze względu na możliwość wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- PKP Przewozy Regionalne proponowały również rozszerzenie tablicy 4 w załączniku nr 2, uzasadniając swój wniosek wprowadzaniem nowych typów pojazdów kolejowych; propozycja nie została uwzględniona, ponieważ wymagałoby to ciągłych zmian tablicy 4; zdecydowano się na uchylenie tablicy 4 w załączniku nr 2, z uwagi na to, że przewoźnicy kolejowi zostali zobowiązani do wpisywania mas hamujących w tabliczkach umieszczonych na pojazdach kolejowych.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Brak wpływu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Brak wpływu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wprowadzenie zgodnie z projektowaną zmianą § 21 pomocnika maszynisty (pracownika z udokumentowaną znajomością sygnalizacji kolejowej), którego siedzisko jest po prawej stronie będzie pomocne dla maszynisty w poprawnym odczytywaniu sygnałów nadawanych przez semafor. Konieczność ta wynika z wprowadzenia przez przewoźników do eksploatacji po sieci kolejowej w Polsce lokomotywy z siedziskiem maszynisty po lewej stronie.

Wszystkich tego typu lokomotyw zarejestrowanych w Polsce jest 14 sztuk, będących na stanie trzech prywatnych przewoźników jeżdżących po sieci linii kolejowej w Polsce. Zainteresowani przewoźnicy zajmują się przewozami towarów w różnych relacjach. Przewoźnik przed podjęciem przewozu, zgłoszeniem gotowości do jazdy i uruchomieniem pociągu oraz na drodze przejazdu w określonych sytuacjach wynikających z przepisów, rozporządzeń i instrukcji, powinien przeprowa-

dzić próbę hamulca (szczegółową lub uproszczoną). Do tego potrzebny jest drugi pracownik posiadający zdany egzamin na rewidenta.

Przewoźnikom tym posiadającym w sumie 14 lokomotyw nie opłaca się tworzyć stałych posterunków rewidenckich na sieci linii kolejowej w Polsce. Dlatego jazda pociągów na długich relacjach odbywa się dwuosobowo i wówczas przedmiotowa regulacja nie ma wpływu na koszty eksploatacyjne. Natomiast na krótkich relacjach, jeśli zachodzi konieczność przeprowadzenia próby hamulca, wówczas rewidenta lub drugiego maszynistę dowozi się najczęściej samochodem.

Reasumując, biorąc pod uwagę, że problem dotyczy prywatnych przewoźników o niewielkim obszarze działania i o niewielkich przewozach ładunków, a skutkuje koniecznością wprowadzenia odmiennej organizacji prowadzenia pociągów, to wprowadzenie dwuosobowej obsługi trakcyjnej jest rozwiązaniem optymalnym.

Porównywanie kosztów wynikających z utworzenia stałych posterunków rewidenckich na sieci linii kolejowych dla pociągów uruchamianych i prowadzonych przez tych 3 prywatnych przewoźników z kosztami zatrudnienia drugiego pracownika na lokomotywie w czasie prowadzenia pociągu jest trudne do oszacowania ponieważ nie mamy w tym zakresie niezbędnych danych i doświadczenia.

W naszej ocenie zatrudnienie dodatkowego pracownika jest bardziej racjonalne ponieważ powoduje zmniejszenie kosztów utworzenia stałych posterunków rewidenckich i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.