

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2013 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.<sup>2)</sup>), 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.<sup>3)</sup>), wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 21 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Przepis ust. 4 pkt 1 nie dotyczy pociągów z pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi nie spełniającymi warunków widoczności z kabiny maszynisty, o których mowa w normie UIC 651<sup>4)</sup>, na których nie są zainstalowane urządzenia techniczne umożliwiające obserwację widoczności szlaku. W pojazdach tych należy stosować dwuosobową drużynę trakcyjną i pojazdy te muszą być wyposażone co najmniej w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty i radiołączności pociągowej.”;

2) w § 33:

a) w ust. 8 w pkt 3 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

<sup>2)</sup> 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, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> Norma jest dostępna na stronie internetowej Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) pod adresem: <http://www.uic.org/etf/>

- 3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych oraz na posterunkach bocznicowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym;”,
- b) po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:
- „9a. Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wyjazdowych i na posterunku bocznicowym, objętych zdalnym sterowaniem nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego, jeżeli semafor posiada taki sygnał”;
- 3) w § 48 ust. 7 otrzymuje brzmienie:
- „7. Na miejscu wypadku kierownik pociągu, a gdy go nie ma - maszynista, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom 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 podróżnych.”;
- 4) 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: dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu, pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, taboru specjalnego i pojazdów pomocniczych (rys. 132);
- 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: dwa lub trzy światła, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone, na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 133);”,
- b) 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, przy czym w dzień można nie stosować żadnego sygnału, 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 po torze zamkniętym linii kolejowej dwutorowej w kierunku zasadniczym w porze nocnej należy stosować sygnał Pc 1, a do oznaczenia końca pociągu sygnał Pc 2, natomiast do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego po torze zamkniętym linii kolejowej dwutorowej w kierunku przeciwnym do zasadniczego w porze nocnej należy stosować sygnał Pc 2, a do oznaczenia końca pociągu sygnał Pc 1.”;

5) w § 112 w ust. 2:

a) w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji, posterunku, 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) w pkt 23:

- lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) wskaźnik W 28 ustawia się przy każdym torze szlakowym w następujący sposób:

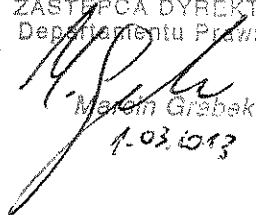
- na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiołącznością pociągową - na stacji w odległości 30-70 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową kierującą na tor szlakowy, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową, a na posterunku odgałęźnym - 100-150 m za ostatnią zwrotnicą, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową,
- na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiołączność pociągowa o różnych numerach kanałów - na stacji w odległości 30-70 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową kierującą na tor szlakowy, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiołączności pociągowej, a na posterunku odgałęźnym - 100-150 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową kierującą na tor szlakowy, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiołączności pociągowej,
- przy dojeździe do posterunku leżącego na linii kolejowej z radiołącznością pociągową, na szlaku niewyposażonym w radiołączność pociągową - 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową,
- na szlakach jednotorowych - po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy,

- na szlakach dwutorowych - po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego po prawej stronie, a dla toru lewego po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy,
  - na szlakach o liczbie torów większej niż dwa – po zewnętrznej stronie torów przy torach skrajnych i po prawej stronie przy torach nieskrajnych, patrząc w kierunku jazdy,”
- po lit. c dodaje się lit. ca w brzmieniu:  
„ca) jeżeli nie ma możliwości ustawienia wskaźnika w sposób, o którym mowa w lit c, dopuszcza się ustawienie wskaźnika w innym miejscu za zgodą Prezesa UTK,”.

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

Minister  
Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej

Za zgodność pod względem  
prawnym i redakcyjnym  
ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego

  
Marek Grabek  
1.03.2013

## Uzasadnienie

Wprowadzenie zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wynika m.in. z potrzeby wprowadzenia zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (zwanej dalej PKBWK) z dnia 14 marca 2012 r. z prowadzonego postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego w dniu 3 marca 2012 r. pod Szczekocinami.

Projekt przewiduje wprowadzenie w § 21 rozporządzenia ust. 4a nakazującego stosować dwuosobową obsadę trakcyjną do prowadzenia pociągów lokomotywami jednokabinowymi, nie spełniających warunków widoczności z kabiny maszynisty, określonych w normie Międzynarodowego Związku Kolei - UIC 651, na których nie są zainstalowane urządzenia techniczne umożliwiające obserwację widoczności szlaku.

W projekcie przewidziano w § 33 wprowadzenie zmiany porządkowej w ust. 8 w pkt 3 poprzez wykreślenie posterunków osłonnych oraz dodano ust. 9a regulujący zezwolenie na przejazd pociągu przez objęte zdalnym sterowaniem posterunki odgałęźne bez semaforów wyjazdowych i posterunki bocznicowe, gdy nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym.

W § 48 w ust. 7 usunięto zapis nakazujący kierownikowi pociągu osłonić miejsce wypadku. Jest to zmiana porządkowa ponieważ zapis ten powinien być usunięty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 63, poz. 325).

Jednym z zaleceń PKBWK było wprowadzenie w § 105 w ust. 1 pkt 2 obowiązku oznaczania czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego sygnałem Pc 2, gdy jedzie on torem szlakowym w kierunku przeciwnym do zasadniczego niezależnie od rodzaju zastosowanej blokady liniowej. W projekcie obowiązek taki wprowadzono również do oznaczania czoła pociągu sygnałem Pc 1 w § 105 w ust. 1 pkt 1.

Ww. zmiany w § 105 ust. 1 wymagają wprowadzenia zmian w § 105 ust. 5.

Dla zapewnienia jednolitości w oznaczaniu czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego sygnałami Pc 1 i Pc 2 wprowadzono zmiany w § 105 ust. 6, w których mowa, że do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego po torze zamkniętym linii kolejowej dwutorowej w kierunku zasadniczym w porze nocnej należy stosować sygnał Pc 1, a do oznaczenia końca pociągu sygnał Pc 2, natomiast do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego po torze zamkniętym tej linii w kierunku przeciwnym do zasadniczego w porze nocnej należy stosować sygnał Pc 2, a do oznaczenia końca pociągu sygnał Pc 1.

W projekcie przewidziano również wprowadzenie zmian w § 112 ust. 2 w pkt 4 w lit. a wykreślono wyrazy „posterunek osłonny”, a w pkt 23 w lit. c wprowadzono zmiany dotyczące sposobu ustawiania „Wskaźnika kanału radiowego” W 28 oraz dodano lit. ca, w której określono przypadek ustawienia wskaźnika W 28 w innym miejscu, niż określono w lit. c tego przepisu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych, lecz zgodnie z przepisami art. 8 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, transponowanymi w art. 17a ust. 9-10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

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

Projektowana zmiana nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

## 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 z Urzędem Transportu Kolejowego, ze spółkami Grupy PKP S.A., Przewozami Regionalnymi sp. z o.o., Kolejami Mazowieckimi – KM sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. w Warszawie, Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, Instytutem Kolejnictwa oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą podmioty gospodarcze i placówki naukowe w Sekcji Wagonów i Spedycji oraz Sekcji Przewoźników Kolejowych.

Jednym z zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z dnia 14 marca 2012 r., o których mowa w uzasadnieniu do projektu było opracowanie nowego wskaźnika ustawionego na granicy posterunku zapowiadawczego i szlaku przy torze, który by informował, że pojazd kolejowy wyjeżdżając z tego posterunku wyjechał na tor szlakowy do następnego posterunku w kierunku przeciwnym do zasadniczego i może kontynuować jazdę wyłącznie na podstawie sygnału na semaforze z wyświetlonym wskaźnikiem „W 24”, lub rozkazu „N”. Zamiast opracowania nowego wskaźnika, w projekcie rozporządzenia skierowanym do konsultacji społecznych zaproponowano w § 25 dodanie nowego ust. 4a, w którym mowa, że o wyprawieniu pociągu na tor lewy szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego należy powiadomić drużynę pociągową oraz stosować przepisy dotyczące sygnału Pc 1 i Pc 2 oraz wskaźnika kierunku przeciwnego W 24.

Uwagi do dodanego § 25 nowego ust. 4a zgłosili: PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Instytut Kolejnictwa, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych i Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Uwagi te dotyczyły potrzeby określenia w projekcie sposobu powiadamiania drużyny pociągowej o wyprawieniu pociągu na tor lewy szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

Natomiast wątpliwości dotyczące wprowadzania tego przepisu zgłosił Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP. Wątpliwości dotyczyły m.in.: braku określenia przypadków obowiązku powiadamiania, tj. wtedy kiedy szlak wyposażony jest w blokadę liniową dwukierunkową w obu torach szlakowych, czy też wyłącznie przy braku blokady liniowej dwukierunkowej, co czyni się obecnie poprzez wystawienie rozkazu pisemnego „N”, formy powiadamiania drużyny pociągowej; czy rozkazem pisemnym „N”, czy drogą

radiową, jeśli rozkazem pisemnym „N”, to mija się z celem montowanie urządzeń blokady liniowej dwukierunkowej na wszystkich torach szlaku; jak będzie spełniał obowiązki powiadamiania rozkazem pisemnym „N” dyżurny ruchu Lokalnego Centrum Sterowania, gdy pociąg ma być skierowany na tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego i będzie się on znajdował na stacji oddalonej od nastawni LCS o 40 km, jeśli drogą radiową to jak będą postępować drużyny pociągowe i dyżurni ruchu w przypadku braku możliwości nawiązania łączności radiowej; poza tym powiadamianie drogą radiową musi się wiązać z obowiązkiem stosowania rejestratorów rozmów radiowych zarówno na posterunkach ruchu, jak i w lokomotywach, itd.

W związku z powyższym ZZDR PKP zaproponował wznowić prace nad opracowaniem nowego wskaźnika, o którym mowa w zaleceniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z dnia 14 marca 2012 r.

Ponieważ uczestnicy wewnętrznej konferencji uzgadniającej ww. projekt rozporządzenia w dniu 15 listopada br. w większości poparli ww. stanowisko ZZDR PKP, dlatego zaproponowany w § 25 ust. 4a został skreślony z projektu rozporządzenia.

### **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.**

Brak wpływu.

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.**

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