

Warszawa, dnia 20 września 2012 r.

Poz. 1042

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

z dnia 6 września 2012 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 § 26 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu obserwować drogę przebiegu;”;

2) w § 66 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiem jazd po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze.”;

3) w § 68 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sygnał S 3 „Jazda z największą dozwoloną prędkością nie większą niż 160 km/h – w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne – albo przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100 km/h”: jedno zielone światło migające na semaforze (rys. 9).

Sygnał S 3 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu i danego odcinka linii kolejowej.

Sygnał S 3 nadawany przez:

a) semafor półsamoczynny lub ostatni semafor samoczynny blokady liniowej informuje, że następny semafor może nadawać sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h; jeżeli maszynista stwierdzi, że sygnał na następnym semaforze nie ogranicza prędkości, to stosuje się do aktualnych wskazań tego semafora, regulując prędkość jazdy, tak aby mógł zatrzymać pociąg przed kolejnym semaforem wskazującym sygnał „Stój”;

b) semafor samoczynny blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w samoczynną blokadę liniową informuje, że dwa kolejne odstępy blokowe za tym semaforem są wolne; maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed semaforem wskazującym sygnał „Stój”;

<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).

<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 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 325.

4) § 90a otrzymuje brzmienie:

„§ 90a. 1. Sygnał Z 1p „Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony” dzienny i nocny (rys. 68a):

- 1) oznacza, że pojazdom kolejowym z nieprzesuwnymi kołami zestawów kołowych zabrania się wjazdu na tor dojazdowy do stanowiska przestawczego poza ten sygnał;
- 2) w kształcie prostokątnej czarnej tarczy z krótszym bokiem równoległym do płaszczyzny główki szyny, ustawionej na maszcie po prawej stronie toru dojazdowego, patrząc w kierunku jazdy;
- 3) w górnej części tarczy usytuowany jest mlecznobiały okrąg z poziomą czarną kresą, w dolnej części mlecznobiała litera „N”;
- 4) może być wykonany jako świetlny (wyświetlany w porze nocnej) lub w postaci tablicy stale wskazującej obraz tego wskaźnika, w tym przypadku elementy o barwie białej obrazu wskaźnika powinny być wykonane z materiałów odbaskowych;
- 5) ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m od początku stanowiska przestawczego.

2. Podczas przejeżdżania pojazdów kolejowych wyposażonych w zestawy kołowe specjalnej konstrukcji z przesuwnymi kołami przez punkt przestawczy od strony toru normalno- lub szerokotorowego następuje zmiana prześwitu zestawów kołowych odpowiednio do szerokości toru.

3. Jeżeli pojazdy kolejowe nie posiadają zestawów kołowych specjalnej konstrukcji, to czoło pchanego składu należy zatrzymać przed wskaźnikiem Z 1p.

4. Przejazd pojazdów kolejowych z przesuwnymi kołami w rejonie stanowiska przestawczego i przez to stanowisko odbywa się zgodnie z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury.”;

5) w § 96 w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przed wskaźnikami W 6, W 6a, W 6b i W 7 oraz kilkakrotnie na odcinku od wskaźnika W 6b do przejazdu, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych – po minięciu wskaźnika W 6a przy zbliżaniu się do przejazdu; na odcinku od miejsca ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pojazdu kolejowego maszynista pojazdu kolejowego podaje sygnał Rp 1 „Bacność”;

6) w § 112 w ust. 2:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) wskaźniki W 6, W 6a, W 6b, W 7 „Wskaźniki ostrzegania” oznaczają, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”:

- a) trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 6) (rys. 170); wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Bacność”;
- 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 w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie;
- c) dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jeden pod drugim (wskaźnik W 6b) (rys. 171a); wskaźnik W 6b można ustawiać zamiast wskaźnika W 6a przed przejazdami i przejściami kolejowymi, według zasad określonych dla wskaźnika W 6a w przepisach, o których mowa w lit. b,
- d) przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 7) (rys. 172); wskaźnik W 7 stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Bacność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych;”

b) w pkt 7 po lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h w brzmieniu:

„h) wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczania miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W 27 i W 27a; w tym przypadku wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W 27 i W 27a;”

c) pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) wskaźnik W 21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”; kwadratowa czarna tablica, a na niej biała liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość za semaforem określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę (rys. 190):

- a) wskaźnik W 21 umieszczony na maszcie semafora oznacza, że jazda za tym semaforem, nadającym sygnał zezwalający na jazdę z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,
- b) wskaźnik W 21 wykonuje się jako świetlny i umieszcza na maszcie semafora tylko wówczas, gdy zachodzi potrzeba podwyższenia dozwolonej prędkości do wartości wyższej niż dopuszczona przez sygnał zezwalający na jazdę nadawany przez ten semafor,
- c) na wskaźniku W 21 matowobiała lub złożona z punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- d) w przypadku semaforów nadających sygnały 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 ten semafor, można zastosować wskaźnik W 21 w postaci tablicy oraz białej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych;”

d) po pkt 21 dodaje się pkt 21a w brzmieniu:

„21a) wskaźnik W 27a „Wskaźnik zmiany prędkości” oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą prędkość drogową na danej linii kolejowej: kwadratowa biała tablica z czarną obwódką, a na niej czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę (rys. 189a):

- a) wskaźnik W 27a (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu) ustawia się:
  - przy torach szlakowych i głównych zasadniczych danej linii kolejowej poza drogami rozjazdowymi,
  - na szlaku jednotorowym po prawej stronie toru, patrząc w kierunku wzrostu kilometrażu linii kolejowej, a w pozostałych przypadkach według zasad określonych w ust. 1 pkt 1, 3 i 4,
- b) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 27a z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się ją nisko,
- c) białe tło wskaźnika W 27a powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;”

7) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

- a) uchyla się rys. 66a,
- b) po wzorze sygnałów Z 1wk, Z 1o, Z 1wg – latarnia mechaniczna (rys. 68) dodaje się wzór sygnału Z 1p (rys. 68a), określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- c) po wzorze wskaźnika W 6a (rys. 171) dodaje się wzór wskaźnika W 6b (rys. 171a), określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- d) po wzorze wskaźnika W 27 (rys. 189) dodaje się wzór wskaźnika W 27a (rys. 189a), określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Wskaźnik W 27 (rys. 189) o wzorze określonym w dotychczasowych przepisach stosuje się na liniach istniejących, które nie są modernizowane w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, do czasu zastąpienia go wskaźnikiem W 27a (rys. 189a), jednak nie dłużej niż przez 2 lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 9 grudnia 2012 r.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

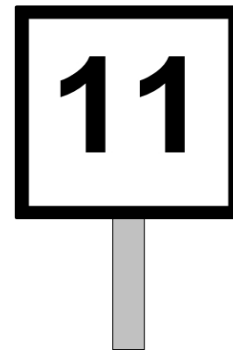
Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. (poz. 1042)



Rys. 68a  
Sygnał Z 1p



Rys. 171a  
Wskaźnik W 6b



Rys. 189a  
Wskaźnik W 27a