

Warszawa, dnia 22 maja 2019 r.

Poz. 964

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 26 kwietnia 2019 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 2019 r. poz. 710 i 730) 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 i 1476 oraz z 2016 r. poz. 1849) wprowadza się następujące zmiany:

1) w dziale I po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o maszyniście, oznacza to również prowadzącego pojazdy kolejowe, z wyłączeniem przepisów § 21 ust. 2a–2c.”;

2) w § 12 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pojazdy kolejowe z czynnymi hamulcami powinny być rozmieszczone równomiernie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony.”;

3) w § 15 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony. W przypadku pociągów złożonych z elektrycznych albo spalinowych zespołów trakcyjnych czynny hamulec zespolony powinny mieć pierwszy i ostatni członek zespołu trakcyjnego.”;

4) w § 19 w ust. 3 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec pierwszego lub ostatniego pojazdu kolejowego składu pociągu albo hamulec pierwszego lub ostatniego członu zespołu trakcyjnego nie hamuje lub nie odhamowuje.”;

5) w § 21:

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

„2a. W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i pracownik posiadający licencję maszynisty będący w trakcie szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty po odbyciu stażu stanowiskowego przy naprawie i utrzymaniu taboru, czynnościach rewidenta i maszynisty oraz odbyciu szkolenia praktycznego, posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych na trasie danego pociągu oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego, z zastrzeżeniem ust. 2b i 2c.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

2b. Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiającymi obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 2a albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych. Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.

2c. Do zadań pracownika, o którym mowa w ust. 2b, należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.”

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

„4a. Przepis ust. 4 pkt 1 nie dotyczy pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiającymi obserwację szlaku.”;

6) po § 22 dodaje się § 22a i § 22b w brzmieniu:

„§ 22a. 1. W odniesieniu do linii kolejowych wchodzących w skład trasy pociągu przewoźnik kolejowy opracowuje dokument pod nazwą „Opis trasy” spełniający wymagania określone w technicznych specyfikacjach interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy”, zwanych dalej „TSI Ruch kolejowy”.

2. Dane niezbędne do opracowania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury przekazuje przewoźnikowi kolejowemu, w zakresie określonym w TSI Ruch kolejowy, w ustandaryzowanej formie dla wszystkich przewoźników kolejowych i pociągów, umożliwiającą bieżącą aktualizację danych.

3. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 2, zarządca infrastruktury przekazuje je niezwłocznie przewoźnikowi kolejowemu.

4. Przewoźnik kolejowy przekazuje maszyniście:

- 1) dokument, o którym mowa w ust. 1, przed przygotowaniem pociągu do jazdy;
- 2) aktualizację dokumentu, o którym mowa w ust. 1 – niezwłocznie.

§ 22b. 1. Zarządca infrastruktury opracowuje dla pociągu wewnętrzny rozkład jazdy spełniający wymagania określone w TSI Ruch kolejowy i przekazuje go przewoźnikowi kolejowemu.

2. Przewoźnik kolejowy przekazuje maszyniście wewnętrzny rozkład jazdy pociągu przed przygotowaniem pociągu do jazdy.

3. Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu. Kursowaniem takiego pociągu zarządca właściwy dyspozytor liniowy, nadając mu numer, określając jego relację i stopień pierwszeństwa.”;

7) w § 24 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Samoczynnych blokad liniowych dwustawnych nie stosuje się, z wyjątkiem linii funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolei.”;

8) w § 25 po ust. 12a dodaje się ust. 12b i 12c w brzmieniu:

„12b. W przypadku awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub w przypadku modernizacji albo odnawiania elementów infrastruktury kolejowej, sygnału zastępczego Sz na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 20 dni, a zarządca infrastruktury niezwłocznie przeprowadza analizę ryzyka. Jeżeli po upływie tego okresu nadal nie ma możliwości podania na tym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki bezpieczeństwa wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka.

12c. Możliwe do zastosowania środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 12b, określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

9) w § 27 w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pociąg został skierowany na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego i nie został wyświetlony wskaźnik W 24 lub gdy drużyna trakcyjna nie została powiadomiona odpowiednim rozkazem pisemnym o zamiarze skierowania pociągu na ten tor;”;

10) w § 28 w ust. 1 wyrazy „zeszytach wewnętrznego rozkładu” zastępuje się wyrazami „wewnętrznym rozkładzie”;

11) § 30b otrzymuje brzmienie:

„1. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, należy prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.

2. W przypadku pociągu wyposażonego w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS należy stosować się do wskazań pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, a także do sygnałów i wskaźników, o których mowa w dziale III, przy czym:

- 1) dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem systemu ERTMS/ETCS maszynista prowadzi pociąg w oparciu o wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS;
- 2) rozkazy pisemne mają pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym;
- 3) w przypadku dostrzeżenia sygnałów „Stój”, sygnałów alarmowych, sygnałów wątpliwych, które nie są przekazywane przez pulpit pokładowy systemu ERTMS/ETCS, lub w przypadku dostrzeżenia zmiany wskazań lub niezgodności wskazań sygnalizatorów przytorowych ze wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS maszynista traktuje takie sytuacje jako zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i natychmiast odpowiednio reaguje, mając na względzie priorytet bezpieczeństwa;
- 4) w przypadku gdy na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS jest wykreślana krzywa hamowania do prędkości wskazanej na semaforze, miejsce obowiązywania tej prędkości wskazuje system ERTMS/ETCS.”;

12) § 30h otrzymuje brzmienie:

„§ 30h. Wydając przepisy wewnętrzne dotyczące systemu ERTMS/ETCS, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury uwzględniają przepisy, o których mowa w Dodatku A do TSI Ruch kolejowy.”;

13) w § 31 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny zasadniczy niebędący przedłużeniem toru szlakowego, po którym dany pociąg jedzie, lub na główny dodatkowy i związanej z tym konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego poniżej dozwolonej prędkości jego jazdy lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym i po zatrzymaniu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.”;

14) w § 33 w ust. 8 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych oraz na posterunkach bocznicych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym.”;

15) w § 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.”;

16) po § 59 dodaje się § 59a w brzmieniu:

„§ 59a. W przypadku budowy nowych linii kolejowych, a także modernizacji lub odnowienia istniejących linii kolejowych wskaźniki w formie tablic, a także te sygnały, które są w formie tablic i tarcz, wykonuje się z materiałów odbłaskowych.”;

17) w § 88 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę, a nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze w ramach utwierdzonej drogi przebiegu, zezwala na przejazd pociągu.”;

18) w § 92:

a) w ust. 2 uchyla się zdanie drugie,

b) w ust. 5 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Ponadto miejsce to oraz miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.”;

19) w § 93 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konduktorska, w razie zauważenia przeszkód, o których mowa w ust. 3 pkt 7, powinna, zamiast dawania sygnałów „Stój”, zatrzymać pociąg za pomocą hamulca bezpieczeństwa.”;

20) 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: trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 132), z zastrzeżeniem ust. 3a;
- 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: trzy światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone (rys. 133), z zastrzeżeniem ust. 3a;”;

– pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

- „4) sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego naprzód wagonami niewyposażonymi w kabinę maszynisty”:
 - a) dzienny: dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa (rys. 135),
 - b) dzienny i nocny: dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu (rys. 136);
- 5) sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”:
 - a) dzienny: dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa (rys. 135),
 - b) dzienny i nocny: dwa światła czerwone ciągle na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 137).

Dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc 5 określony w lit. b (rys. 137). Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnału Pc 5 określonego w lit. a (rys. 135), jednak na szlakach z blokadą samoczynną zaleca się stosowanie sygnału Pc 5 określonego w lit. b (rys. 137);”;

b) w ust. 2 uchyla się zdanie drugie,

c) uchyla się ust. 3,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) oraz na pojazdach kolejowych, o których mowa w art. 3 ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, które nie są wyposażone w górne światło, dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 za pomocą dwóch światel.”;

e) 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, 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 w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 1, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 5. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc 2, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 5, nie zmieniając osygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.”;

21) w § 112 w ust. 2:

a) w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji lub przystanku, 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 7 uchyla się lit. a,
- c) pkt 8 otrzymuje brzmienie:
- „8) wskaźniki W 9, W 14 „Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości” oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością: prostokątna biała (wskaźnik W 9) lub pomarańczowa (wskaźnik W 14) tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i między ramionami kąta czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę, z drugiej strony – czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze i między ramionami kąta może znajdować się czarna litera C (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku) (rys. 174 i 175):
- a) wskaźnik W 9, W 14 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,
 - b) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 7, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
 - c) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
 - d) wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 – tarcza „Zwolnić bieg”, określonym w § 92,
 - e) wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
 - f) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 lub W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
 - g) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8 lub tarczę D 6 „Zwolnić bieg”,
 - h) na końcu odcinka:
 - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych – dla jazdy po torze nieskrajnym – obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, pomimo tego że wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji,
 - na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,
 - i) wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniiony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka – tą stroną, na której jest uwidoczniiony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
 - j) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
 - k) tło wskaźników W 9, W 14 powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;”
- d) w pkt 17:
- lit. b i c otrzymują brzmienie:
 - „b) wskaźnik W 19 umieszcza się na maszcie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy kolejnych dwóch semaforach,
 - c) wskaźnik W 19 wykonuje się jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałą lub złożoną z punktów świetlnych strzałą, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze dla przebiegu ustawionego na odstęp od skróconej drodze hamowania;”

- dodaje się lit. d w brzmieniu:
 - „d) dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 19 w formie tablicy wykonanej z materiałów odblaskowych w przypadku, gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor;”
- e) w pkt 18:
 - lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu, i wyświetla się jednocześnie z sygnałem na semaforze lub tarczy ostrzegawczej nakazującym zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości przy następnym semaforze;”
 - lit. d otrzymuje brzmienie:
 - „d) wskaźnik W 20 wykonuje się jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałymi lub złożonymi z punktów świetlnych strzałami, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze;”
 - dodaje się lit. e w brzmieniu:
 - „e) dopuszcza się wykonanie wskaźnika W 20 w formie tablicy wykonanej z materiałów odblaskowych w przypadku, gdy odnosi się on do każdego sygnału zezwalającego nadawanego przez dany semafor;”
- f) w pkt 20 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„wskaźnik W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego” oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego lub wielotorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego: wskaźnik świetlny, matowobiała lub złożona z punktów świetlnych kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo (rys. 188);”
- g) w pkt 31 w lit. d kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 32 w brzmieniu:

„32) wskaźniki W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym” oznaczają, że ograniczenie prędkości na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej dotyczy wyłącznie jazdy na kierunku zwrotny. Prostokątna biała (wskaźnik W 35) lub pomarańczowa (wskaźnik W 36) tablica z czarną obwódką, a na niej czarna pozioma strzała zwrócona ostrzem w kierunku lewym lub prawym (rys. 198c i 198d):

 - a) wskaźnik W 35 informuje maszynistę, że stałe ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
 - b) wskaźnik W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
 - c) wskaźnik W 35 umieszcza się nad wskaźnikiem W 8 oraz nad wskaźnikiem W 9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości,
 - d) wskaźnik W 36 umieszcza się nad tarczą sygnału D 6 i nad wskaźnikiem W 14 stojącym na początku odcinka doraźnego ograniczenia prędkości,
 - e) czarna strzała na wskaźnikach W 35, W 36 jest zwrócona w tę stronę, w którą na danym rozjeździe odgałęzia się tor w kierunku zwrotnym,
 - f) jeżeli szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźników W 35, W 36 o typowych wymiarach, stosuje się wskaźniki o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się je nisko, z zachowaniem skrajni.”;
- 22) w § 113b w pkt 9 w lit. e kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) wskaźnik W ETCS 10 „Wskaźnik zatrzymania ETCS” oznacza miejsce końca odstępu blokowego lub odcinka torowego, jako potencjalnego końca zezwolenia na jazdę w systemie ERTMS/ETCS oraz miejsce zatrzymania dla pociągu prowadzonego w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR): niebieski kwadrat z żółtą strzałą z białym obramowaniem, zwróconą ostrzem w stronę toru, do którego się odnosi (rys. 204j):

 - a) wskaźnik W ETCS 10 stosuje się na końcu odstępu blokowego lub odcinka torowego stanowiącego potencjalny koniec zezwolenia na jazdę, gdy kolejny odstęp blokowy lub odcinek torowy nie jest osłonięty semaforem emitującym sygnały, o których mowa w dziale III,
 - b) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 10 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - c) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko.”;
- 23) użyty w § 120 w ust. 2, w § 125 w ust. 3, w § 133 w ust. 2 w pkt 2, w § 134 w pkt 6, w § 139 w ust. 2 w pkt 2, 9, 10, 15 i 17, w § 140 w ust. 2, w § 143 w ust. 1 i 2, w § 144 w ust. 2, w § 145 w ust. 6, w § 146 w ust. 2, w § 151 w ust. 2 i 4, w § 153 w ust. 4, w § 155 w ust. 1-3, w § 156 w ust. 1 w pkt 3, w § 157 w ust. 2 i 4, w § 161 w pkt 1, w § 167 w pkt 4 oraz w § 171 w różnym przypadku wyraz „maszynista” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „prowadzący pojazdy kolejowe”;

24) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

- a) wzór sygnałów Pc 4 (dzienny), Pc 5 (dzienny) (rys. 135) zastępuje się wzorem sygnałów Pc 4 (dzienny), Pc 5 (dzienny) określonym w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia (rys. 1),
- b) wzory wskaźników W 9 i W 14 (rys. 174 i 175) zastępuje się wzorami wskaźników W 9 i W 14 określonymi w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia (rys. 2 i 3),
- c) wzór wskaźnika W 18 (rys. 184) zastępuje się wzorem wskaźnika W 18 określonym w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia (rys. 4),
- d) uchyla się wzór wskaźnika W 27 (rys. 189),
- e) po wzorze wskaźnika W 34 (rys. 198b) dodaje się wzory wskaźników W 35 i W 36 (rys. 198c i 198d) określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia,
- f) po wzorze wskaźnika W ETCS 9 (rys. 204i) dodaje się wzór wskaźnika W ETCS 10 (rys. 204j) określony w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Na istniejących liniach kolejowych niepodlegających modernizacji lub odnowieniu dopuszcza się stosowanie wskaźników W 9, W 14 i W 18 według wzorów określonych w rozporządzeniu zmienianym w § 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej niż przez 3 lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Na istniejących liniach kolejowych niepodlegających modernizacji lub odnowieniu dopuszcza się stosowanie wskaźników W 19 i W 20 według wzorów określonych w rozporządzeniu zmienianym w § 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej niż przez 5 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Dopuszcza się stosowanie samoczynnych blokad liniowych dwustawnych, zgodnych z warunkami określonymi w rozporządzeniu zmienianym w § 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

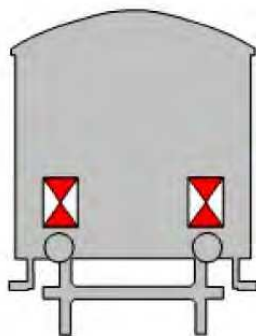
§ 5. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 5, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

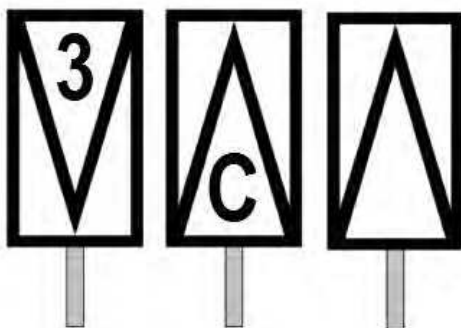
Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2019 r. (poz. 964)

Załącznik nr 1



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



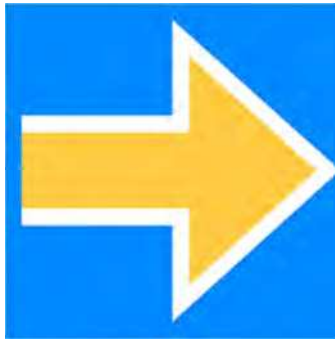
Rys. 4



Rys. 198c
Wskaźnik W 35



Rys. 198d
Wskaźnik W 36



Rys. 204j
Wskaźnik W ETCS 10