

**Rozporządzenie  
Ministra Infrastruktury<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2011 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 z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, to jazda z tą prędkością obowiązuje począwszy od semafora do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, a w przypadku:

1) semafora wjazdowego lub drogowskazowego – na całej drodze przebiegu;

2) przebiegu pociągu bez zatrzymania, w przypadku jazdy po torze głównym zasadniczym, gdy semafor wjazdowy lub drogowskazowy informuje o obrazie semafora wyjazdowego lub drogowskazowego nadającego sygnał S 2 lub S 3 lub S 5 – jazda ze zmniejszoną prędkością obowiązuje tylko w okręgu zwrotnicowym osłanianym tym semaforem.”;

3) w § 68 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>1)</sup> 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).

<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 oraz 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 i Nr 230, poz. 1372.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu 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.

„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 nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/h,
  - b) semafor samoczynny blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w samoczną 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”;
- 4) § 90a otrzymuje brzmienie:

„§ 90a. Sygnał Z 1p „Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony” dzienny i nocny oznacza, że pojazdom kolejowym z nieprzesuwnymi kołami zestawów kołowych, zabrania się wjazdu na tor dojazdowy do stanowiska przestawczego poza ten sygnał:

- 1) prostokątna czarna tarcza z krótszym bokiem równoległym do płaszczyzny główki szyny, ustawiona na maszcie po prawej stronie toru dojazdowego patrząc w kierunku jazdy;
  - 2) w górnej części tarczy usytuowany jest mleczno - biały okrąg z poziomą czarną kresą, w dolnej części mleczno – biała litera „N” (rys. 68a);
  - 3) wskaźnik 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 odblaskowych;
  - 4) sygnał Z 1p ustawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m od początku stanowiska przestawczego.”;
- 5) w § 96 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;”;

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 „Baczność”:

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 „Baczność”,

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 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; wskaźnik W 6b zobowiązuje maszynistę pojazdu kolejowego do podawania sygnału „Baczność” na odcinku od miejsca ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pojazdu kolejowego,

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 „Baczność” 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, 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą, nie przekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,
  - b) wskaźnik W 21 wykonuje się podstawowo 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) skreśla się rys. 66a,
  - b) po wzorze Sygnałów Z 1wk, Z 1o, Z 1wg (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.

§ 2.1. Wskaźnik W 27a (rys. 189a) wraz ze wskaźnikiem uprzedzającym W 8, stosuje się na liniach budowanych i modernizowanych z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Wskaźnik W 27 o wzorze określonym w dotychczasowych przepisach (rys. 189) stosuje się na liniach innych niż budowane lub modernizowane 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.

Minister Infrastruktury

za zgodność z przebiegiem  
procesu i reakcją

DYREKTOR  
Biura Legislacyjnego  
Przedkociński

Załącznik  
do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia ..... 2011 r. (poz. ....)



Rys. 68a  
Sygnał Z 1p



Rys. 171a  
Wskaźnik W 6b



Rys. 189a  
Wskaźnik W 27a

## Uzasadnienie

Wprowadzenie zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wynika z potrzeby wprowadzenia nowego wskaźnika W 6b i nowego wskaźnika W 27a oraz uściślenia i uaktualnienia niektórych przepisów.

W § 26 w ust. 1 z pkt 2 usunięto obowiązek wykonywania przez prowadzącego pojazd kolejowy z napędem poleceń dyżurnego ruchu ponieważ obowiązek ten został nałożony w § 26 ust. 1 pkt 6.

W projekcie przewidziano, że w § 66 ust. 3 zostanie zmieniona treść ustępu poprzez dodanie przypadku przebiegu pociągu bez zatrzymania, w przypadku jazdy po torze głównym zasadniczym, co umożliwi skrócenie czasu przejazdu pociągu przez stację.

Projekt przewiduje, że w § 68 w pkt. 3 rozporządzenia w nowym tytule sygnału S 3, zostanie rozdzielone wyrazem „albo” znaczenie sygnału nadawanego przez semafony samoczynne i półsamoczynne.

W projekcie przewidziano, że w § 90a rozporządzenia wprowadzony zostanie nowy sygnał Z 1p i wprowadzone zostaną ponadto nowe postanowienia dotyczące zasad jazdy pojazdów kolejowych z przesuwными kołami w rejonie stanowiska przestawczego, przez to stanowisko oraz zasad osygnalizowania tego stanowiska.

Projekt przewiduje, że w § 96 w ust. 2 w pkt 5 oraz w § 112 w ust. 2 w pkt 6 rozporządzenia dodany zostanie nowy wskaźnik W 6b. Wskaźnik W 6b ustawia się zamiast wskaźnika W 6a przed przejazdami wszystkich kategorii i przejściami, według zasad określonych w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie. Wskaźnik W 6b zobowiązuje maszynistę pojazdu kolejowego do podawania sygnału „Baczność” na odcinku od miejsca ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pojazdu kolejowego. Wskaźnik ten podniesie bezpieczeństwo ruchu kolejowego na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi, m.in. w przypadkach długotrwałych awarii systemów przejazdowych. W § 112 w ust. 2 w pkt 6 rozporządzenia dodany został opis wzoru nowego wskaźnika W 6b.

W projekcie przewidziano, że w § 112 ust. 2 pkt 7 w lit. h rozporządzenia wprowadzony zostanie obowiązek stosowania wskaźnika uprzedzającego W 8, ustawianego przed wskaźnikami W 27 i W 27a. Dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz komfortu pracy maszynistów pojazdów kolejowych wprowadzona zostanie zasada uprzedzania wskaźnikiem W 8 miejsc, w których następuje zmniejszenie obowiązującej prędkości drogowej sygnalizowanej wskaźnikami W 27 i W 27a.

Projekt przewiduje, że w § 112 w ust. 2 w pkt 21 rozporządzenia zostanie zmieniona treść punktu dotyczącego wskaźnika W 21.

W projekcie przewidziano, że w § 112 w ust. 2 rozporządzenia zostanie dodany pkt 21a wprowadzający wskaźnik W 27a, stanowiący negatyw wskaźnika W 27. Zmiana ta podyktowana jest wprowadzeniem wskaźnika uprzedzającego przed wskaźnikami W 27 i W 27a, zgodnie § 112 ust. 2 pkt 7 lit. h przedmiotowego rozporządzenia. Oba wskaźniki W 27a i W 8 wykonane będą według jednakowych zasad kolorystyki, różniąc się kształtem.

W § 2 projektu określony został sposób wprowadzania opisanych zmian.

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

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej 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 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. Podmioty te zgłosiły szereg uwag, które zostały rozpatrzone na wewnętrznej konferencji uzgadniającej. Uwagi uzgodnione zostały uwzględnione w ww. projekcie.

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

Według informacji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. szacunkowe koszty wprowadzenia do stosowania nowych wskaźników W 6b, W 27a oraz sygnału Z 1p wyniosą około 1 mln zł. i w 15 % zostaną pokryte ze środków funduszy inwestycyjnych, a w 85 % ze środków własnych spółki w rozłożeniu na 2 lata.

### 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 regionów.

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

### 7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana zmiana jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.