Projekt z dnia 03.08.2022 r.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra infrastruktury[[1]](#footnote-1))

z dnia …………………….….…… 2022 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 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727) 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, z 2016 r. poz. 1849 oraz z 2019 r. poz. 964 i 2352) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 15 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony. W przypadku pociągów prowadzonych elektrycznymi lub spalinowymi zespołami trakcyjnymi, gdy ich człony są połączone wspólnymi wózkami lub sprzęgami stałymi w postaci stałego, zintegrowanego urządzenia pociągowo – zderznego, pojazd z częściowo uszkodzonym hamulcem zespolonym, niezależnie od wózka, może pozostawać w eksploatacji do czasu planowego zjazdu do stacji macierzystej, przy czym pociąg należy prowadzić z prędkością nie większą niż pozwala na to rzeczywista masa hamująca.

2) w § 19 w ust. 3:

a) w pkt 3 wyrazy „12 godzin” zastępuje się wyrazami „24 godziny”,

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jeżeli uproszczona próba hamulców dała wynik negatywny;”;

3) w § 21:

a) w ust. 4 w pkt 1 i 1a wyrazy „130 km/h” zastępuje się wyrazami „160 km/h”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną pociąg jest prowadzony z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h przy prowadzeniu pociągu towarowego na hamulcu zespolonym wolno działającym, 50 km/h przy prowadzeniu pociągu towarowego na hamulcu zespolonym szybko działającym i 60 km/h przy prowadzeniu pociągu pasażerskiego i pojazdu trakcyjnego jadącego luzem. W przypadku pociągu prowadzonego z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w trybie pełnego nadzoru przy braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną pociąg jest prowadzony z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h.”;

4) w § 21a we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „130 km/h” zastępuje się wyrazami „ 160 km/h”;

5) w § 22 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Oględzin technicznych nie wykonuje się w pociągach pasażerskich, które po przybyciu na stację bez posterunku rewizji technicznej są wyprawiane w drogę bez przeformowania składu pociągu oraz jeżeli czas od ostatnich oględzin technicznych nie przekroczył 24 godzin. Wymóg dokonywania oględzin technicznych nie dotyczy stacji zwrotnych, za wyjątkiem przypadków dołączenia pojazdów, w których nie zostały uprzednio dokonane oględziny techniczne. W takim przypadku oględzinom technicznym podlegają wyłącznie dołączone pojazdy.”;

6) w § 30b:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Pociągi wyposażone w czynne urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, w przypadku niesprawnych urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, eksploatuje się z odizolowanym systemem pokładowym ERTMS/ETCS, zgodnie z przepisami dla pojazdów niewyposażonych w system ERTMS/ETCS.”;

7) § 30d otrzymuje brzmienie:

„§ 30d. W przypadkach niespełnienia warunków, o których mowa w § 21a, § 30a ust. 1 i § 30c, prowadzenie pociągu nie może odbywać się z prędkością przekraczającą 160 km/h.”;

8) w dziale II po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych

§ 40a. Przez sytuację awaryjną na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu rozumie się wystąpienie nagłego i niespodziewanego stanu niesprawności technicznej systemów, elementów i podzespołów prowadzenia ruchu, skutkujących wstrzymaniem ruchu lub ograniczeniami przepustowości odcinka i opóźnieniami pociągów. Sytuacja awaryjna dotyczy niesprawności na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu polegającej na całkowitej utracie możliwości:

1) sterowania posterunkami odcinka zdalnego prowadzenia ruchu;

2) przestawiania zwrotnic lub braku ich kontroli położenia na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.

§ 40b. W przypadkach, o których mowa w § 40a, zarządca infrastruktury w obrębie posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu bez miejscowej obsady, w celu kontynuowania prowadzenia ruchu kolejowego, może wprowadzić, w sposób udokumentowany, awaryjny tryb prowadzenia ruchu, szczegółowo określony w regulacjach wewnętrznych i regulaminach technicznych tych posterunków.

§ 40c. W granicach posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu bez miejscowej obsady, zarządca infrastruktury może powierzyć, w trybie o którym mowa w § 40b, czynności związane z przygotowaniem drogi przebiegu pociągu, obserwacją pociągu i potwierdzeniem jego przejazdu, pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza. Czynności, o których mowa w zdaniu pierwszym, są wykonywane wyłącznie z wykorzystaniem awaryjnych środków technicznych, w szczególności zamków zwrotnicowych i spon.

§ 40d. Warunkiem powierzenia czynności, o których mowa w § 40c, jest:

1) upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku automatyka lub toromistrza, wydane na podstawie § 43 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 101);

2) co najmniej rok doświadczenia zawodowego na stanowisku automatyka lub toromistrza;

3) udokumentowane przeszkolenie, gwarantujące bezpieczną realizację zadań określonych w § 40c;

4) przeprowadzenie autoryzacji, obejmującej także czynności i zadania związane z udziałem w czynnościach, o których mowa w § 40c.

§ 40e. Dla trybu, o którym mowa w § 40b, zarządca infrastruktury w regulaminach technicznych posterunków odcinków zdalnego prowadzenia ruchu, określa zasady prowadzenia ruchu dla pierwszego i kolejnych przebiegów pociągowych, co najmniej w zakresie:

1) określenia miejsca i potwierdzenia wjazdu lub wyjazdu z sygnałem końcowym pociągu,

2) sposobu dokumentowania wykonywanych czynności z wykorzystaniem dostępnych środków technicznych,

3) roli pracownika uczestniczącego w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu, obserwacji pociągu i potwierdzenia jego przejazdu, uwzględniając możliwość uczestniczenia w realizacji przebiegu pracownika zatrudnionego na stanowisku automatyka lub toromistrza, o których mowa w § 40c zdanie pierwsze,

4) miejscowych środków technicznych wykorzystywanych do realizacji przebiegów pociągowych.

§ 40f. Pracownikowi zatrudnionego na stanowisku automatyka lub toromistrza w czasie wykonywania czynności, o których mowa w § 40c zdanie pierwsze, nie powierza się innych czynności zawodowych.

§ 40g. W granicach posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, na którym wprowadzono tryb, o którym mowa w § 40b, prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekraczać 40 km/h.

§ 40h. Tryb, o którym mowa w § 40b, należy zakończyć w przypadku ustania przyczyny jego wprowadzenia albo zapewnienia miejscowej obsługi lub doraźnego posterunku zwrotniczowskiego. Informacja o zakończeniu trybu awaryjnego jest przekazywana do wiadomości, w sposób udokumentowany, pracownikom biorącym udział w tym trybie.

§ 40i. Szczegółowe warunki przyjmowania, wyprawiania i przepuszczania pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

9) w § 43 po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. W przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego prowadzącego pociąg i konieczność jego ściągnięcia ze szlaku oraz braku innych przeszkód do jazdy, dyżurny ruchu wyprawia zastępczy pojazd trakcyjny, który może stosować dozwoloną na danym odcinku prędkość drogową, jednak nie większą niż 70 km/h. Prędkość ta może być stosowana tylko do odległości 2 km od miejsca, w którym znajduje się uszkodzony pociąg. Po zatrzymaniu zastępczego pojazdu trakcyjnego i wzajemnym porozumieniu się drużyn pociągowych umożliwia się dojazd i połączenie zastępczego pojazdu trakcyjnego z pociągiem.”;

10) w § 49 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Pociąg zestawiony z elektrycznych lub spalinowych zespołów trakcyjnych lub składów zakończonych kabiną sterowniczą cofa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania. Cofanie odbywa się po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma się cofać, z prędkością nie przekraczającą prędkości rozkładowej dla tego pociągu.”;

11) w § 68 w zdaniu ostatnim wyrazy „20 km/h” zastępuje się wyrazami „40 km/h”;

12) w § 69 w ust. 3 wyrazy „20 km/h” zastępuje się wyrazami „40 km/h”;

13) w § 112 w ust. 2:

a) w pkt 21 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) wskaźnik W 21 poprzedza się umieszczonym na poprzednim sygnalizatorze wskaźnikiem W 21a;”,

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

„21b) wskaźnik W 21a „Wskaźnik uprzedzający podwyższenie prędkości na następnym semaforze”; kwadratowa czarna tablica, a na niej pomarańczowa liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę, która została wyświetlona na wskaźniku W 20 umieszczonym na następnym semaforze (rys. 190a):

a) wskaźnik W 21a umieszczony na maszcie semafora oznacza, że jazda za następnym semaforem, nadającym sygnał zezwalający na jazdę z prędkością 40 km/h, 60 km/h lub 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,

b) wskaźnik W 21a wykonuje się jako świetlny i umieszcza na maszcie semafora tylko wówczas, gdy na następnym semaforze zachodzi potrzeba podwyższenia dozwolonej prędkości do wartości wyższej niż dopuszczona przez sygnał zezwalający na jazdę nadawany przez ten semafor,

c) na wskaźniku W 21a pomarańczowa lub złożona z pomarańczowych punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na następnym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę oraz liczby umieszczonego na nim wskaźnika W 20,

d) w przypadku, o którym mowa w pkt 21 lit. d, można zastosować wskaźnik W 21a w postaci tablicy oraz pomarańczowej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych;”,

c) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) wskaźnik W 31 „Wskaźnik kasowania” oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony: biały ukośny krzyż z czarną obwódką (rys. 191); wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach;”;

14) załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;

15) w załączniku nr 3 do rozporządzenia po wzorze wskaźnika W 20 (rys. 190) dodaje się wzór wskaźnika W 21a (rys. 190a) określony w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych dostosują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) § 1 pkt 8, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;

2) § 1 pkt 13 lit a i b oraz pkt 15, które wchodzą w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Grzegorz Kuzka

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/-podpisano elektronicznie/

1. ) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937). [↑](#footnote-ref-1)