Projekt z dnia 30.03.2023

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY[[1]](#footnote-2))

z dnia ……………….…. 2023 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 i 1846) 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 § 2 w ust. 2 w pkt 3 w lit. d kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) dwoma kolejnymi punktami mogącymi stanowić koniec zezwolenia na jazdę w określonym kierunku – w przypadku zastosowania Europejskiego Systemu Sterowania Pociągiem (ERTMS/ETCS), zwanego dalej „systemem ERTMS/ETCS”.ˮ;

2) w § 3 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W przypadku, o którym mowa w § 30aa ust. 1 pkt 3, funkcję semafora wjazdowego, o którym mowa w ust. 6, pełni wskaźnik W ETCS 10.ˮ;

3) w § 11a:

a) w ust. 1 wyrazy „Europejski System Sterowania Pociągiem (ERTMS/ETCS)” zastępuje się wyrazami „system ERTMS/ETCS”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. System ERTMS/ETCS jest systemem umożliwiającym kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę.”;

4) w § 24 w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „między dwoma posterunkami następczymi,ˮ dodaje się wyrazy „a przy prowadzeniu ruchu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS – między dwoma kolejnymi punktami mogącymi stanowić koniec zezwolenia na jazdę w określonym kierunku,ˮ;

5) w § 25:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po danym torze szlakowym w odstępach posterunków następczych, a w przypadku urządzenia odstępów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 3 lit. e, na początku lub na końcu których nie znajduje się semafor, zwanych dalej „odstępami ETCS” – również w tych odstępach.ˮ,

b) w ust. 9 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„W przypadku stosowania odstępów ETCS, odstęp uważa się za wolny wtedy, gdy urządzenia kontroli niezajętości przekazują informację o niezajętości tego odstępu.ˮ,

c) w ust. 10:

– w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyraz „lubˮ,

– dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) stanu urządzeń kontroli niezajętości.ˮ,

d) w ust. 11 w pkt 1 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) przy zdalnym prowadzeniu ruchu na szlaku wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2 współpracujący z urządzeniami kontroli niezajętości, właściwe urządzenie powtarzające wskazuje niezajętość pierwszego odstępu;ˮ;

6) po § 30a dodaje się § 30aa w brzmieniu:

„§ 30aa. 1. W przypadku wyposażenia odcinka linii kolejowej w system ERTMS/ETCS poziomu 2 współpracujący z urządzeniami kontroli niezajętości, dopuszcza się:

1) wyposażenie takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe w pełnym zakresie, które w normalnym stanie pracy są włączone i pracują równolegle z systemem ERTMS/ETCS; maszynista prowadzi pociąg zgodnie z § 30b ust. 2, a jeżeli pociąg nie jest wyposażony w urządzenia pokładowe tego systemu, w oparciu o sygnalizatory przytorowe; semafory obsługiwane mogą umożliwiać nadanie sygnału SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS” w celu umożliwienia wjazdu pociągu na odstęp ETCS lub wjazdu pociągu na tor stacyjny w przypadku, o którym mowa w § 31 ust. 13;

2) wyposażenie takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe, z wyłączeniem samoczynnych semaforów odstępowych blokady, które w normalnym stanie pracy systemu są nieoświetlone; maszynista prowadzi pociąg zgodnie z § 30b ust. 2; pociąg przejeżdża obok semafora obsługiwanego w oparciu o sygnał SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”; sygnalizatory przytorowe są włączane jedynie w sytuacjach awaryjnych lub podczas sporadycznego ruchu pociągów niewyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS;

3) brak wyposażenia takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe i prowadzenie pociągu przez maszynistę wyłącznie w oparciu o wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS.

2. Szlaki i posterunki ruchu na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w ust. 1 oznacza się w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, wraz ze wskazaniem danego przypadku określonego odpowiednio w ust. 1.ˮ;

7) w § 30c w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) lub urządzenia sterowania ruchem kolejowym bezpośrednio zintegrowane z systemem ERTMS/ETCS, a jeżeli nie ma takiej możliwości, za pomocą odpowiednich balis – w przypadku systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.ˮ;

8) w § 31 dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. W przypadkach, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 1 i 2, jeżeli na długości toru głównego na posterunku ruchu ustawiono wskaźniki W ETCS 10 lub W ETCS 11, to wjazdu pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS na taki tor, który jest wolny co najmniej do pierwszego wskaźnika W ETCS 10 lub W ETCS 11, nie uznaje się za wjazd na tor częściowo zajęty. Maszynista prowadzi wówczas pociąg zgodnie z § 30b ust. 2, a semafor wjazdowy lub drogowskazowy, o ile został urządzony, jest przejeżdżany na sygnał SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS.ˮ;

9) w § 33 dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. W przypadku, o którym mowa w § 30aa ust. 1 pkt 1 i 2, semafory obsługiwane mogą nadawać sygnał SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS.”;

10) w § 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli dyżurny ruchu, nastawniczy lub zwrotniczy zauważy lub dowie się, że dalsza jazda pociągu grozi niebezpieczeństwem, powinien natychmiast zmienić sygnał zezwalający na semaforze na sygnał „Stój” lub obsłużyć urządzenia w celu zmiany „Zezwolenia na jazdę” w systemie ERTMS/ETCS.ˮ;

11) w § 42:

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

„4a. W przypadkach, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3 oraz wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch kolejowy prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu. Przepisu ust. 4 nie stosuje się.ˮ,

b) w ust. 5 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano informację o zezwoleniu na jazdę (MA).ˮ,

c) w ust. 8 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„.4) na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano informację o zezwoleniu na jazdę (MA) a semafor wjazdowy wskazuje sygnał SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS” albo brak jest takiego semafora.ˮ;

12) w § 43 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadkach, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3, na szlakach wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch kolejowy po torze zamkniętym prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu, o ile te urządzenia to umożliwiają, a maszynista prowadzi pociąg zgodnie z § 30b ust. 2. Przepisów ust. 2–8, 11–13 i 15 nie stosuje się.ˮ;

13) w § 44 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W przypadkach, o których mowa w § 30aa ust. 1 pkt 2 i 3, po torach szlakowych wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch pociągów może być prowadzony dwukierunkowo przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu przez dyżurnego ruchu odcinkowego.ˮ;

14) w § 45 w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wprowadzenia informacji o zamknięciu toru do systemu kierowania i zdalnego prowadzenia ruchu oraz przekazania tej informacji przez system ERTMS/ETCS na pulpit pokładowy, o ile odcinek linii kolejowej i poruszające się po nim pojazdy są wyposażone w takie systemy.ˮ;

15) w § 46 w ust. 5 po wyrazach „w formie wydruku komputerowegoˮ dodaje się wyrazy „albo komunikatu przekazywanego elektronicznie i wyświetlanego na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS albo innym przystosowanym do tego nośnikuˮ;

16) w § 60 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Sygnał wątpliwy na semaforze albo semafor nieoświetlony oznacza sygnał „Stójˮ z tym, że:

1) jeżeli w porze nocnej semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał Sr 1 „Stójˮ albo nocny sygnał jest nieoświetlony lub wątpliwy i jednocześnie semafor ten wskazuje sygnał dzienny zezwalający na jazdę, a przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania – sygnał D 1, ważny jest sygnał dzienny;

2) semafor nieoświetlony oznaczony wskaźnikiem W ETCS 10, zgodnie z § 68 pkt 19, oznacza sygnał SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS” i jednocześnie nie oznacza sygnału „Stój”.ˮ;

17) w § 66 w ust. 1 w zdaniu pierwszym po wyrazach „w linii pionowejˮ dodaje się wyrazy „za wyjątkiem sygnału SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”ˮ;

18) w § 68 w pkt 18 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19 w brzmieniu:

„19) sygnał SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”: semafor nieoświetlony – wszystkie komory świetlne ciemne (rys. 24a), przy czym semafor musi być oznaczony za pomocą wskaźnika W ETCS 10.

Sygnał SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniami systemu ERTMS/ETCS”:

a) jest stosowany tylko na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w §30aa ust. 1 pkt 1 i 2,

b) przy czynnych urządzeniach ERTMS/ETCS zezwala na jazdę zgodnie ze wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS i jednocześnie nie oznacza sygnału „Stój”,

c) jest równoważny z sygnałem „Stój” w przypadku:

– braku czynnych urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS,

– braku zezwolenia na jazdę w systemie ERTMS/ETCS,

– braku wskaźnika W ETCS 10 na semaforze.ˮ;

19) w § 113 w ust. 5:

a) w pkt 1 skreśla się wyrazy „i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/hˮ,

b) w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) wskaźnik We 10a „Wskaźnik wjazdu do strefy zasilania 25 kV AC” oznacza, że za strefą separacji systemów zasilania znajduje się system zasilania sieci trakcyjnej 25 kV AC: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „25 kV” (rys. 2041); lokalizację tego wskaźnika określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych;

8) wskaźnik We 10b „Wskaźnik wyjazdu ze strefy zasilania 25 kV AC” oznacza, że za strefą separacji systemów zasilania znajduje się system zasilania sieci trakcyjnej 3 kV DC: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „25 kV” przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka (rys. 2042); lokalizację tego wskaźnika określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.ˮ;

20) w § 113b w pkt 10:

a) w lit. a skreśla się wyrazy „gdy kolejny odstęp blokowy lub odcinek torowy nie jest osłonięty semaforem emitującym sygnały, o których mowa w dziale III,ˮ,

b) w lit. c kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) wskaźnik W ETCS 11 „Wskaźnik położenia ETCS” oznacza miejsce końca odstępu blokowego lub odcinka torowego, jako potencjalnego końca zezwolenia na jazdę w systemie ERTMS/ETCS oraz miejsce ewentualnego zatrzymania pociągu prowadzonego w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR): biały kwadrat z czarną strzałą z czarnym obramowaniem, zwróconą ostrzem w stronę toru, do którego się odnosi (rys. 204k):

a) wskaźnik W ETCS 11 stosuje się w celu poinformowania maszynisty prowadzącego pociąg przy czynnych urządzeniach ERTMS/ETCS o:

– zatrzymaniu pociągu przed wskaźnikiem lokalizacji W ETCS 11 wskazując koniec aktualnego zezwolenia na jazdę, lub

– końcu odstępu blokowego podczas jazdy bez aktualnego zezwolenia na jazdę; dopuszcza się minięcie przez czoło pociągu wskaźnika W ETCS 11 bez aktualnego zezwolenia na jazdę w trybie jazdy na widoczność – wówczas pociąg, po zatrzymaniu się i ruszeniu, mija ten wskaźnik i wjeżdża na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg,

b) wskaźnik W ETCS 11 stosuje się na końcu odstępu blokowego lub odcinka torowego stanowiącego potencjalny koniec zezwolenia na jazdę,

c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 11 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,

d) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko.ˮ;

21) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) po wzorze Sygnału Sz (rys. 24) dodaje się wzór Sygnału SE (rys. 24a) określony w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia,

b) po wzorach wskaźników We 9a i We 9b (rys. 204) dodaje się wzory wskaźników We 10a (rys. 2041) i We 10b (rys. 2042) określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia,

c) po wzorze wskaźnika W ETCS 10 (rys. 204j) dodaje się wzór wskaźnika W ETCS 11 (rys. 204k) określony w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. 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 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni 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-2)