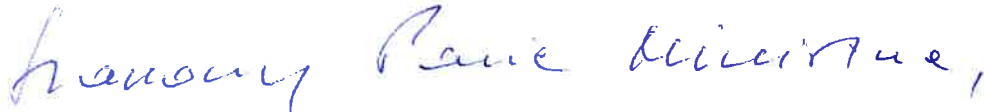


Warszawa, 17 kwietnia 2023 roku

Szanowny Pan
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury



W imieniu Forum Kolejowego Railway Business Forum oraz Zespołu Doradców Gospodarczych TOR przekazuję uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Zmiany dopuszczające niestosowanie semaforów na liniach z ETCS są słuszne. Odpowiednio wczesne wprowadzenie przepisów dotyczących tej i innych kwestii związanych z nowymi liniami KDP umożliwi prowadzenie prac projektowych z właściwymi założeniami. Odpowiednie zmiany są zatem wskazane i popieramy ich wprowadzenie. Zgłaszamy do projektu jedną uwagę:

L.p.	Podmiot wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
1.	RBF / TOR	§1 pkt. 19 dotyczący zmiany w §113 ust. 5 lit. b) poprzez dodanie punktów 7 i 8	Nowe wskaźniki We10a i We10b dotyczą systemu zasilania trakcji elektrycznej – przejścia z 3 na 25kV i odwrotnie. W dotychczasowych przepisach wszystkie wskaźniki dotyczące systemów zasilania mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy ustawionej przekątną pionowo (§113 ust. 1 – 4 nowelizowanego rozporządzenia). Proponowane wskaźniki mają postać zbliżoną do wskaźników dotyczących zmiany prędkości na danej linii kolejowej – W27a (białe kwadraty z czarnymi napisami) lub wskaźników dotyczących ETCS, co narusza istniejącą systematykę, a nawet może być mylące (liczba 25 - czy oznacza 250 km/h jak w W27a czy 25 kV). Być może ze względu na szczególną wagę powinno dopuścić się pewne różnice, ale nie widać uzasadnienia dla całkowitego odejścia od generalnych reguł dla wskaźników We określonych w §113 ust. 4.	

Chcemy przy okazji przypomnieć także kwestię §21 ust. 4 pkt. 1 i 1a, §21a i §30d nowelizowanego rozporządzenia w brzmieniu proponowanym w projekcie nowelizacji z 03.08.2022 roku. Niecelowe jest dalsze odkładanie możliwości prowadzenia pociągów przez jednego maszynistę - także bez ETCS - w przedziale prędkości 130-160 km/h. Stale zwiększa się liczba odcinków sieci kolejowej z dopuszczalną prędkością powyżej 130 km/h. Przewoźnicy dokonując zakupu taboru również inwestują w możliwość skracania czasu jazdy poprzez zakupy taboru z prędkością dopuszczalną 160 km/h. Konieczność obsługi dwuosobowej zwiększa koszty, a nawet uniemożliwia – wobec braku maszynistów - wykorzystanie lepszych parametrów linii i taboru. Powoduje to niepełne wykorzystanie korzyści z prowadzonych inwestycji tak w PKP PLK jak i u wszystkich przewoźników. Uzasadnienie tej zmiany przedłożone przez Ministerstwo Infrastruktury przy projekcie nowelizacji z 03.08.2022 uważamy za przekonujące i wystarczające.

Z poważaniem

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
FORUM KOLEJOWE
RAILWAY BUSINESS FORUM
Adrian Furgalski
Adrian Furgalski