**Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury**

***zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji***

Uwagi Forum Kolejowego **RBF** do wersji z dnia **16.10.2024**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Jednostka redakcyjna** | **Treść uwagi lub propozycja zmiany przepisu** | **Uzasadnienie** | **Szacunkowy koszt wdrożenia do ujęciaw OSR** |
| 1 | §1 pkt. 1) dodający §1c Rozporządzenia  | **„§1c. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o samoczynnej blokadzie liniowej, oznacza to wielodostępową blokadę liniową. „** | Pozostaje treść lit. a. Proponowana lit. b dotycząca półsamoczynnej blokady liniowej pogarsza stopień rozumienia przepisów. Nie jest bowiem jasne jak rozumieć przywołane tam §25 ust. 11 pkt. 1 lit c i d) . Czy tam mowa o jakiejś jeszcze innej blokadzie? Poza tym przy jednym odstępie wyjazd na szlak odbywa się na sygnał na semaforze wyjazdowym, a z natury rzeczy nie jest on podawany automatycznie, bez względu na to czy na tym jednoodcinkowym szlaku jest czy nie ma kontroli zajętości toru. |  |
| 2 | W §1 dodać po pkt. 16 nowy punkt nadający nowe brzmienie początkowym słowom w pkt. 3) w §100 Rozporządzenia | **„3) sygnał Rp 13 "Pociąg nr ... gotów do odjazdu". Sygnał ten kierownik pociągu lub konduktor (przy obsadzie drużyny konduktorskiej bez kierownika pociągu) przekazuje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty; ... „** *i dalej bez zmian.* | Jest to logiczna konsekwencja dopuszczenia drużyn bez kierownika pociągu.  |  |
| 3 | §1 pkt. 20 lit c dodające w §112 nowy pkt. 20a  | **„20a) 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 21 umieszczonym na następnym semaforze (rys. 188a):****a) wskaźnik W 21a umieszczony nad latarnią sygnałową sygnalizatora oznacza, że jazda od następnego semafora, nadającego sygnał zezwalający może odbywać się z prędkością wyższą, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,****b) wskaźnik W 21a wykonuje się jako świetlny i umieszcza się nad latarnią sygnałową sygnalizatora wówczas, gdy następny semafor może wskazywać prędkość 60 km/h lub gdy na następnym semaforze jest umieszczony wskaźnik W 21;** **c) na wskaźniku W 21a pomarańczowa lub złożona z pomarańczowych punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę a na następnym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę 60 km/h albo innego uzupełnionego wskaźnikiem W21, liczba jest równa 6 albo liczbie wyświetlanej (umieszczonej) na wskaźniku W 21 następnego semafora; ",**W przypadku nieuwzględnienia propozycji należy skorygować rys. 188a w załączniku - np. na 13. | Rys. 188a pokazuje wskaźnik z cyfrą 5 – czyli 50 km/h, a więc jest niezgodny z zasadą umieszczania wskaźnika tylko przy prędkościach > 100 km/h. O ile była to pierwotna intencja to była ona słuszna. Sygnały na semaforach wskazują, że na następnym semaforze dopuszczalna jest prędkość maksymalna na szlaku, albo- 40 lub 60 km/h bez rozróżnienia ,- 100 km/h.Tak więc przy stosowanych w praktyce dopuszcaalnych prędkościach innych niż 40 km/h i innych niż 100 km/h stosuje się albo sygnał wskazujący 60 km/h, ale bez uprzedzania na poprzednim semaforze. Tam są sygnały jednakowe dla prędkości na następnym 40 lub 60. Albo wskaźnik W21. Może on być w postaci tarczy stałej. (§112, ust.1 pkt. 21 lit. d) . Stąd słowo :umieszczonej” obok wyświetlanej. Podobnie jak przy innych wskaźnikach, W21a powinien być wygaszony, gdy na semaforze, na którym jest zainstalowany nie ma sygnału zezwalającego na jazdę, bez względu na to co wyświetla kolejny semafor (być może dla innego pociągu!) .  |  |
| 4 | §1 pkt. 20 lit d dodające w §112 w pkt. 21 lit e  | **„e) wskaźnik W 21 wyświetlający prędkość wyższą niż 100 km/h obowiązkowo poprzedza się umieszczonym na poprzednim sygnalizatorze wskaźnikiem W 21a, w pozostałych przypadkach umieszczenie wskaźnika jest zalecane ;"** | Oczywiście problem jest poważniejszych przy dopuszczalnej prędkości ponad 100 km/h, a więc w takim przypadku wskaźnik W21a na poprzednim semaforze powinien być wprowadzany obligatoryjnie. Natomiast stosowanie tego wskaźnika dla innych prędkości powinno być dopuszczalne, a stosowane przy przebudowie urządzeń. | Dzięki temu obowiązkowo ponoszone koszty będą ograniczone.  |
| 5 | §1 pkt. 20 lit d dodające w §112 nowy pkt. 20a oraz w pkt. 21 lit e  |  | Dostawca urządzeń HITAHI podnosi problemy i zapytania techniczne dotyczące budowy semaforów które uważamy za istotne. Przekazujemy je w załączniku będącego kopią pisma Hitachi.  |  |

**Załącznik – uwagi przekazane do FK RBF przez Hitachi:**

**Uwagi do projektu z dnia 16.10.2024 Rozporządzenia MI zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji**

W §112 w pkt 20a zdefiniowano propozycję nowego wskaźnika: W21a „Wskaźnik uprzedzający podwyższenie prędkości na następnym semaforze” zgodnie z opisem wskaźnik ten umieszcza się nad latarnią sygnałową poprzedzającą semafor, na którym umieszczono wskaźnik W21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”.

Z punktu widzenia dostawcy systemów sterowania ruchem kolejowym na wstępie mamy dwa pytania dotyczące implementacji jaki i sposobu zachowania się nowego wskaźnika w sytuacjach awaryjnych, które mogą wpływać na logikę działania modułu zależnościowego:

- czy nie wyświetlenie się wskaźnika W21a ma mieć wpływ na sygnał wyświetlany na tym semaforze?

- czy nie wyświetlenie się wskaźnika W21 na semaforze docelowym ma mieć wpływ na wskaźnik W21a wyświetlany na poprzednim semaforze?

Zwracamy uwagę, że w przypadku nie wyświetlenia się W21 ewentualna kontrola wskaźnika W21a, który będzie zlokalizowany na innej stacji (lub szlaku) a jest pod kontrolą innego systemu zależnościowego może powodować pewne trudności realizacyjne/techniczne w ramach danej inwestycji.

Kolejną kwestią która nas niepokoi jest propozycja sposobu umieszczenia wskaźnika W21a na semaforze, która zgodnie z projektem zmian została zdefiniowana jako „nad latarnią sygnałową semafora”. Taka propozycja lokalizacji znacząco wpływa na istniejące sygnalizatory i ich konstrukcje wsporcze oraz bramki sygnałowe stosowane do tej pory na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A w zakresie konstrukcyjnym oraz z prowadzeniem prac utrzymaniowych.

Zakładamy, że taki sposób umieszczenia wskaźnika(ów) będzie wymagał nowej konstrukcji sygnalizatora w zakresie jego standardowych elementów takich jak: maszt, drabina z koszem ochronnym oraz fundament, co będzie prawdopodobnie skutkowało brakiem możliwości doposażenia istniejących/zabudowanych sygnalizatorów w przedmiotowe wskaźniki.

Ponadto istniejąca do tej pory konfiguracja sygnalizatorów zakłada możliwość stosowania pięciu wyświetlanych wskaźników typu „W”: W19, W20, W21, W24, W26b lub W26b – zakładając doposażanie semafora w kolejne wyświetlane wskaźniki typu W21a może to negatywnie wpływać na ich widoczność.

Pozostaje też kwestia obsługi tego wskaźnika w zakresie prac utrzymaniowych, obsługi technicznej, konserwacji bądź naprawy. Obecnie kosz ochronny kończy się wraz z górną komorą światła. Do obsługi dodatkowego wskaźnika monter musiałby wyjść poza kosz ochronny lub należy przekonstruować sygnalizator by podwyższyć kosz ochronny, co jak wspomniano wyżej wpływa na istniejącą już konstrukcję sygnalizatora.

Podsumowując powyższe uważamy, że wprowadzanie dodatkowego wskaźnika (W21a) w formie zaproponowanej w propozycji rozporządzenia może spowodować jeszcze większe skomplikowanie sygnalizacji kolejowej oraz spowodować techniczne problemy związane z jego mocowaniem na sygnalizatorze (lub bramce). Istnieje ryzyko, że nie będzie można zabudować wskaźnika W21a na obecnie eksploatowanych konstrukcjach sygnalizatorów.

Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z założeniami większość magistralnych linii kolejowych będzie wyposażana w system ERTMS/ETCS, gdzie informacja dotycząca możliwej prędkości przedstawiona jest na pulpicie DMI i to system ERTMS/ETCS jest odpowiedzialny za kontrolę i nadzór nad prędkością.

W zakresie propozycji zmian w §68 (w pkt 18) oraz §69 (w ust.3) opisano zmiany dotyczące podniesienia prędkości jazdy do 40 km/h w przypadkach: wyjazdu ze stacji na sygnał zastępczy ”Sz” na szlak wyposażony w blokadę samoczynną oraz minięcia semafora odstępowego samoczynnego wskazującego sygnał „Stój”.

Mamy pytanie, czy zmiana ta spowoduje zmianę wartości zmiennej narodowej V\_NVONSIGHT, która definiuje dopuszczalną prędkość w trybie OS „Na widoczność z ETCS”  dla systemów ETCS L1 oraz L2 z 20km/h na 40km/h, który w systemie ETCS jest wykorzystywany w takich sytuacjach ruchowych? Zakładamy, że taki jest m.in. cel zaproponowanych zmian.