

Adresat: Sz. P. dr. Dariusz
Klimczak Minister Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

Szanowny Panie Ministrze,

Korzystając z prawa wyrażonego w Ustawie z dnia 11 lipca 2014 o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz.870) wnoszę o zmianę zapisu w obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2005 w sprawie jednolitego tekstu rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 24 stycznia 2025 r. poz. 100) §68 pkt.3 podpunkt b), poprzez dodanie słów "za wyjątkiem ostatniego semafora blokady liniowej" po słowach „semaforów blokady liniowej”.

Proponowany zapis całego podpunktu b) po zmianie:

„Semafor samoczynnej blokady liniowej za wyjątkiem ostatniego semafora blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w samoczynną blokadę liniową informuje, że dwa kolejne odstępy blokowe za tym semaforem są wolne, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać przed semaforem wskazującym sygnał „stój”.

W obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2005 w sprawie jednolitego tekstu rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 24 stycznia 2025 r. poz. 100) §68 pkt.3. zawarta jest informacja o sygnale S3. Sygnał ten ma 2 znaczenia w zależności od semafora na którym jest on wyświetlany. Przytaczając rozporządzenie:

„Sygnał S3 nadawany przez:

a) semafor półsamoczynny lub ostatni semafor samoczynny blokady liniowej informuje, że następny semafor może nadawać sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h, jeżeli maszynista stwierdzi, że sygnał na następnym semaforze nie ogranicza prędkości, to stosuje się do aktualnych wskazań tego semafora, regulując prędkość jazdy, tak aby zatrzymać pociąg przed kolejnym semaforem wskazującym sygnał „stój”.

b) semafor samoczynnej blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w samoczynną blokadę liniową informuje, że dwa kolejne odstępy blokowe za tym semaforem są wolne, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać przed semaforem wskazującym sygnał „stój”.

Zapis tego punktu jest interpretowany aktualnie na 2 różne sposoby dla znaczenie sygnału S3 na ostatnim semaforze blokadowym. W rezultacie, gdy na semaforze wjazdowym wyświetlany jest sygnał S5, na ostatnim semaforze blokadowym na różnych posterunkach wyświetlany jest sygnał S2 lub S3, w zależności od interpretacji.

w piśmie stwierdza że sygnał S3 na ostatnim semaforze blokadowym ma równocześnie dwa znaczenia. Zaleca ono jednak wyświetlanie sygnału S3, gdy na ostatnim semaforze wyświetlany jest sygnał S5 (Proszę zwrócić uwagę, że stosowanie w powyższej sytuacji podpunktu „b” jest błędne, gdyż za semaforem jest tylko jeden odcinek blokadowy). powołuje się przy tym na album samoczynnej czterostawnej blokady liniowej opracowane przez który to album stracił swoją ważność prawną w 2005.

Proponowana zmiana w rozporządzeniu wprowadzałaby jednoznaczność przepisu.

Powyższa zmiana rozwiązałaby problem który występuje od 1986. Proszę również zauważyć, że zmiana ta ma pozytywne skutki:

1. Jednoznaczność wyświetlanych sygnałów na ostatnim semaforze blokadowym
2. Jednakowe zasady wyświetlania sygnałów na ostatnim semaforze blokadowym
3. Podniesienie bezpieczeństwa
4. Skrócenie czasu przejazdu pociągu
5. Zwiększenie przepustowości linii

Patrząc na powyższą analizę i stosunkową prostą zmianę w przypadku blokad komputerowych, sugerowałbym również - analogicznie jak w przypadku wprowadzania zmian dotyczących stosowania wskaźników W19 i W20 - dostosowanie wszystkich blokad komputerowych do wyświetlania prawidłowych sygnałów w ciągu określonego czasu.

Jeżeli zdaniem Pana Minister powyższa zmiana jest niezasadna, czy można prosić o interpretację ww. przepisu, aby jednoznacznie określić kiedy na ostatnim semaforze czterostawnej blokady należy wyświetlać sygnał S3.

Z poważaniem , , .