

Warszawa, dnia 23 kwietnia 2014 r.

Poz. 517

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia 11 kwietnia 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji²⁾

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594) 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. Nr 172, poz. 1444, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 11 dodaje się § 11a i 11b w brzmieniu:

„§ 11a. 1. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje Europejski System Sterowania Pociągami (ERTMS/ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (ERTMS/GSM-R).

2. Europejski System Sterowania Pociągami (ERTMS/ETCS), zwany dalej „systemem ERTMS/ETCS”, jest systemem umożliwiającym kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę.

3. Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (ERTMS/GSM-R), zwany dalej „systemem ERTMS/GSM-R”, jest przeznaczonym dla kolei, cyfrowym, naziemnym systemem łączności radiowej zapewniającym łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwiającym przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym.

4. Ruch pociągów może być prowadzony z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS:

- 1) poziomu 0;
- 2) poziomu STM⁴⁾;
- 3) poziomu 1 LS⁵⁾;
- 4) poziomu 1;
- 5) poziomu 2.

§ 11b. Prowadzenie pociągu niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS nie może odbywać się z prędkością przekraczającą 160 km/h.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu decyzji Komisji nr 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 51 z 23.02.2012, str. 1, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 168, poz. 1198, z 2007 r. Nr 173, poz. 1220, z 2009 r. Nr 38, poz. 303, z 2011 r. Nr 63, poz. 325, z 2012 r. poz. 1042 oraz z 2014 r. poz. 357.

⁴⁾ Specific Transmission Module (STM) – Specyficzny Moduł Transmisyjny.

⁵⁾ Limited Supervision (LS) – Ograniczony nadzór.

2) w § 21:

a) w ust. 4:

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w poziomie 0, w poziomie STM lub w poziomie 1 LS;”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w pociągach wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 oraz urządzenia radiołączności pociągowej, kursujących na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2, z zastrzeżeniem § 30d;”,

b) w ust. 8 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej.”;

3) po § 21 dodaje się § 21a w brzmieniu:

„§ 21a. Prowadzenie pociągu z prędkością przekraczającą 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej może odbywać się wyłącznie pod pełnym nadzorem czynnego i sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS, jeżeli pociąg jest wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS:

- 1) poziomu 1 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1,
- 2) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,
- 3) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1, jeśli urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS pociągu przystosowane są również do pracy w poziomie 1

– z zastrzeżeniem § 30d.”;

4) w dziale II:

a) po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Przygotowanie pociągów do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS

§ 23a. Uprawnieni pracownicy przewoźnika kolejowego przygotowują i zgłaszają pociąg do jazdy, w tym wprowadzają do urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS wymagane przez system dane.

§ 23b. 1. W wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów kursujących z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS procent wymaganej masy hamującej ustala się dla:

- 1) prędkości 160 km/h – w przypadku pociągów z największą dozwoloną prędkością równą lub większą niż 160 km/h;
- 2) największej dozwolonej prędkości – w przypadku pociągów z największą dozwoloną prędkością mniejszą niż 160 km/h.

2. Dla pociągów kursujących z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS zapewnienie wymaganej charakterystyki hamowania na odcinkach linii kolejowych niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS oraz na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS w przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w § 21a, następuje poprzez:

- 1) ustalenie procentu wymaganej masy hamującej zgodnie z ust. 1;
- 2) obliczenie wymaganej masy hamującej zgodnie z § 17 ust. 2;
- 3) zastosowanie odpowiednich przepisów § 18, w przypadku gdy rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej.

3. W przypadku spełniania warunków, o których mowa w § 21a, wymagane charakterystyki hamowania zapewnia system ERTMS/ETCS, w oparciu o wprowadzony do systemu procent rzeczywistej masy hamującej pociągu. Przepisu ust. 2 nie stosuje się.

§ 23c. 1. Szczegółowy tryb postępowania przy przygotowywaniu pociągu do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

2. Szczegółowy tryb postępowania przy zgłaszaniu pociągu do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”,

b) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Prowadzenie ruchu pociągów oraz manewry z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS

§ 30a. 1. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 wszystkie sygnały i wskaźniki odnoszące się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS należy objąć tym systemem.

2. Wykaz sygnałów i wskaźników, o których mowa w ust. 1, określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 30b. 1. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS należy zawsze prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.

2. Dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS mają pierwszeństwo nad wskazaniami sygnałów i wskaźników, o których mowa w dziale III, przy czym:

- 1) rozkazy pisemne mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym;
- 2) sygnały S 1, S 1a, Sr 1, D 1, D 2, D 3, Rm 4, A 1, A 1r, Pc 6 i sygnał wątpliwy mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS.

§ 30c. 1. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS ograniczenia prędkości stałe i doraźne wprowadza się:

- 1) za pomocą odpowiednich balis – w przypadku systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 LS lub poziomu 1;
- 2) poprzez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) albo, jeżeli nie ma takiej możliwości, za pomocą odpowiednich balis – w przypadku systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.

2. Niezależnie od sposobu wprowadzania do systemu ERTMS/ETCS ograniczeń prędkości, o którym mowa w ust. 1, miejsce obowiązywania ograniczeń prędkości osygnalizowuje się dodatkowo zgodnie z przepisami działu III dotyczącymi ograniczeń prędkości.

§ 30d. W przypadkach niespełnienia warunków, o których mowa w § 21a, § 30a ust. 1 i § 30c, prowadzenie pociągu nie może odbywać się z prędkością przekraczającą:

- 1) 160 km/h przy dwuosobowej obsłudze trakcyjnej;
- 2) 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej.

§ 30e. Szczegółowe warunki prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, w tym tryb postępowania w warunkach szczególnych i sytuacjach awaryjnych, a także sposób wprowadzania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości za pomocą urządzeń, o których mowa w § 30c ust. 1, określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 30f. Manewry pojazdami kolejowymi wyposażonymi w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, zarówno na torach wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, jak również na torach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, należy wykonywać z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z prędkością nieprzekraczającą 25 km/h.

§ 30g. Szczegółowe warunki wykonywania manewrów pojazdami kolejowymi wyposażonymi w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.”;

- 5) w § 59:
- a) w ust. 3 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) dotyczące systemu ERTMS/ETCS.”,
 - b) uchyla się ust. 4 i 6;
- 6) w § 68 w pkt 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„sygnał S 3 „Jazda z największą dozwoloną prędkością – w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne – albo przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100 km/h”: jedno zielone światło migające na semaforze (rys. 9).”;
- 7) w § 108 w pkt 2 lit. f otrzymuje brzmienie:
„f) odebranie sygnału A 1r nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali, do przełączenia radiotelefonów na kanał ratunkowy, w celu wyjaśnienia przyczyn nadania tego sygnału, a dyżurnych ruchu posterunków, na których odbywa się zmiana kanału radiołączności pociągowej, dodatkowo zobowiązuje do bezwłocznego podjęcia działań mających na celu zapobiegnięcie wypadkowi lub zmniejszenie jego skutków.”;
- 8) w § 112 w ust. 2:
- a) pkt 30 otrzymuje brzmienie:
„30) wskaźnik W 33 „Wskaźnik początku obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R” oznacza miejsce zmiany systemu radiołączności pociągowej i obowiązujący od tego miejsca system ERTMS/GSM-R. Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny symbol graficzny przedstawiający słuchawkę oraz czarne litery GSM-R umieszczone poniżej symbolu słuchawki. Poniżej wewnątrz czarnego obramowania w kształcie elipsy umieszczony jest czarny skrót literowy nazwy państwa, na obszarze którego zainstalowany jest dany system ERTMS/GSM-R (rys. 198a):
 - a) wskaźnik W 33 informuje maszynistę o miejscu zmiany systemu radiołączności pociągowej 150 MHz na obowiązujący od tego miejsca system ERTMS/GSM-R; po minięciu wskaźnika, maszynista powinien przełączyć urządzenia pokładowe, jeśli są dostępne, na system ERTMS/GSM-R obowiązujący od tego miejsca oraz jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym w tym systemie,
 - b) wskaźnik W 33 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z systemem ERTMS/GSM-R – na stacji w odległości 30–70 m, a na posterunku odgałęźnym 100–150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z systemem ERTMS/GSM-R,
 - na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach są różne rodzaje radiołączności pociągowej (150 MHz i system ERTMS/GSM-R) – na stacji w odległości 30–70 m, a na posterunku odgałęźnym 100–150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z systemem ERTMS/GSM-R,
 - przy dojeździe do posterunku ruchu leżącego na linii kolejowej wyposażonej w system ERTMS/GSM-R, na szlaku niewyposażonym w system ERTMS/GSM-R – 300 m przed semaforem wjazdowym na ten posterunek ruchu,
 - c) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 33 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko; białe tło wskaźnika powinno być wykonane z materiałów odbłaskowych.”;
 - b) po pkt 30 dodaje się pkt 31 w brzmieniu:
„31) wskaźnik W 34 „Wskaźnik końca obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R” oznacza koniec obowiązującego do tego miejsca systemu ERTMS/GSM-R. Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny symbol graficzny przedstawiający słuchawkę oraz czarne litery GSM-R umieszczone poniżej symbolu słuchawki. Poniżej wewnątrz czarnego obramowania w kształcie elipsy umieszczony jest czarny skrót literowy nazwy państwa, na obszarze którego zainstalowany jest dany system ERTMS/GSM-R. Tablica przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka (rys. 198b):
 - a) wskaźnik W 34 informuje maszynistę o miejscu zmiany systemu ERTMS/GSM-R na obowiązujący od tego miejsca system radiołączności pociągowej 150 MHz; po minięciu wskaźnika, maszynista powinien przełączyć urządzenia pokładowe, jeśli są dostępne, na system radiołączności pociągowej 150 MHz obowiązujący od tego miejsca oraz jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym w tym systemie,

- b) wskaźnik W 34 stosuje się wraz ze wskaźnikiem W 28, który informuje maszynistę o kanale systemu radiołączności pociągowej 150 MHz obowiązującego za wskaźnikiem W 34; wskaźnik W 28 umieszcza się powyżej wskaźnika W 34 na wspólnej konstrukcji wsporczej,
 - c) wskaźnik W 34 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji, stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, będącym końcem ostatniego szlaku linii kolejowej z systemem ERTMS/GSM-R – na stacji i na stacji węzłowej w odległości 30–70 m, a na posterunku odgałęźnym 100–150 m za ostatnim rozjazdem, patrząc w kierunku szlaku z systemem ERTMS/GSM-R,
 - przy dojeździe do posterunku ruchu niewyposażonego w system ERTMS/GSM-R – w odległości drogi hamowania obowiązującej na danym szlaku, przed semaforem wjazdowym na ten posterunek ruchu,
 - d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 34 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko; białe tło wskaźnika powinno być wykonane z materiałów odblaskowych.”;
- 9) w dziale III po rozdziale 15 dodaje się rozdział 15a w brzmieniu:

„Rozdział 15a

Wskaźniki stosowane do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS

§ 113a. Wskaźniki stosowane do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS:

- 1) ustawia się zgodnie z § 112 ust. 1;
- 2) wykonuje się z materiałów odblaskowych.

§ 113b. Do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS stosuje się następujące wskaźniki:

- 1) wskaźnik W ETCS 1 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 LS” oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 LS: żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”) (rys. 204a):
 - a) wskaźnik W ETCS 1 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o zbliżaniu się do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - b) wskaźnik W ETCS 1 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - c) wskaźnika W ETCS 1 nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 1 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 2) wskaźnik W ETCS 2 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 LS” oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 LS: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”) (rys. 204b):
 - a) wskaźnik W ETCS 2 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wjeździe do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - b) wskaźnik W ETCS 2 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS lub
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1 LS,
 - c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 2 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;

- 3) wskaźnik W ETCS 3 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1 LS” oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1LS” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1LS”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka (rys. 204c):
 - a) wskaźnik W ETCS 3 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - b) wskaźnik W ETCS 3 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS,
 - c) wskaźnika W ETCS 3 nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 3 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 4) wskaźnik W ETCS 4 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1” oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1: żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”) (rys. 204d):
 - a) wskaźnik W ETCS 4 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o zbliżaniu się do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - b) wskaźnik W ETCS 4 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - c) wskaźnika W ETCS 4 nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 4 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 5) wskaźnik W ETCS 5 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1” oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”) (rys. 204e):
 - a) wskaźnik W ETCS 5 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wjeździe do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - b) wskaźnik W ETCS 5 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 lub
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 1,
 - c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 5 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;
- 6) wskaźnik W ETCS 6 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1” oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L1” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L1”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka (rys. 204f):
 - a) wskaźnik W ETCS 6 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,

- b) wskaźnik W ETCS 6 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - c) wskaźnika W ETCS 6 nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 6 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 7) wskaźnik W ETCS 7 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2” oznacza miejsce zapowiedzi zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2: żółta kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”) (rys. 204g):
- a) wskaźnik W ETCS 7 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o zbliżaniu się do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - b) wskaźnik W ETCS 7 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym zapowiedź wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - c) wskaźnika W ETCS 7 nie stosuje się wewnątrz obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 7 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko;
- 8) wskaźnik W ETCS 8 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2” oznacza miejsce zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”) (rys. 204h):
- a) wskaźnik W ETCS 8 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wjeździe do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - b) wskaźnik W ETCS 8 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wjazdu do obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2 lub
 - obok każdej grupy balis, która wysyła polecenie zmiany poziomu systemu ERTMS/ETCS na poziom 2,
 - c) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 8 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;
- 9) wskaźnik W ETCS 9 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2” oznacza miejsce wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2: biała kwadratowa tablica z czarnym obramowaniem i czarnym oznaczeniem literowo-cyfrowym „ETCS L2” (oznaczenie „ETCS” umieszczone nad oznaczeniem „L2”) przekreślona czerwonym pasem wznoszącym się ukośnie od lewego dolnego wierzchołka do prawego górnego wierzchołka (rys. 204i):
- a) wskaźnik W ETCS 9 stosuje się w celu poinformowania maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS o wyjeździe z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - b) wskaźnik W ETCS 9 ustawia się na stacji lub szlaku – w miejscu stanowiącym granicę wyjazdu z obszaru wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - c) wskaźnika W ETCS 9 nie stosuje się: na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1 LS; na granicy pomiędzy obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2 a obszarem wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - d) jeżeli na szlaku nie można ustawić wskaźnika W ETCS 9 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,
 - e) w granicach stacji zaleca się stosować tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszczać ją nisko.”;

10) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

- a) po wzorze wskaźnika W 33 (rys. 198a) dodaje się wzór wskaźnika W 34 (rys. 198b), określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- b) po wzorze wskaźników We 9a, We 9b (rys. 204) dodaje się wzory wskaźników W ETCS 1–W ETCS 9 (rys. 204a–204i), określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *E. Bieńkowska*

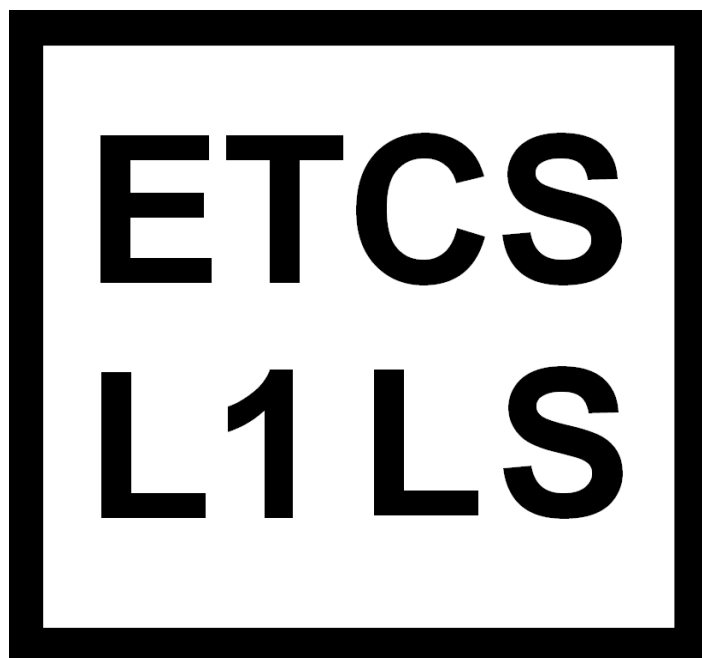
Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Rozwoju z dnia 11 kwietnia 2014 r. (poz. 517)



Rys. 198b
Wskaźnik W 34



Rys. 204a
Wskaźnik W ETCS 1



Rys. 204b
Wskaźnik W ETCS 2



Rys. 204c
Wskaźnik W ETCS 3



Rys. 204d
Wskaźnik W ETCS 4



Rys. 204e
Wskaźnik W ETCS 5



Rys. 204f
Wskaźnik W ETCS 6



Rys. 204g
Wskaźnik W ETCS 7



Rys. 204h
Wskaźnik W ETCS 8



Rys. 204i
Wskaźnik W ETCS 9