Prezes UTK przypomina o konieczności stosowania systemu ETCS

08.06.2022

Pociągi posiadające urządzenia pokładowe systemu ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w ten system, należy prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń. Jednak kontrole prowadzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pokazują, że dochodzi do sytuacji w których system ETCS nie jest uruchamiany a maszyniści nie mają znajomości obsługi tego systemu.

W wyniku podejmowanych działań nadzorczych Prezes UTK ujawnił w ostatnim czasie szereg nieprawidłowości w zakresie eksploatacji pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia pokładowe ETCS. Na sześć dotychczas przeprowadzonych kontroli połowa z nich wykazała naruszenia polegające na braku wykorzystania systemu do sterowania pociągiem, pomimo poruszania się po liniach kolejowych z zabudowanymi i czynnymi urządzeniami ETCS oraz braku znajomości obsługi tego systemu przez maszynistów.

Zagadnienie to będzie konsekwentnie weryfikowane podczas kolejnych czynności nadzorczych Prezesa UTK. Brak wykorzystania ETCS skutkuje obniżaniem poziomu bezpieczeństwa. Dlatego Prezes UTK w przypadku ujawnienia podobnych nieprawidłowości może podejmować działania administracyjne o charakterze sankcyjnym, wobec przewoźników kolejowych dopuszczających się naruszeń.

OBOWIĄZEK KORZYSTANIA Z ETCS

Zgodnie z pkt 7.2.5 TSI Sterowanie podczas przejazdów na linii, która wyposażona jest zarówno w system klasy A jak i klasy B, pociąg, który również wyposażony jest w systemy klasy A i klasy B, może korzystać z systemu klasy B jedynie jako rozwiązanie awaryjne. Ponadto, zgodnie z § 30b ust. 1 rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ETCS, należy prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.

SYSTEMY KLASY A I B

Stosowane w Polsce krajowe zabezpieczenia klasy B to Samoczynne Hamowanie Pociągu. Urządzenia SHP zapewniają jedynie funkcję ostrzegania maszynisty o zbliżaniu się do semafora, jednak nie dostarczają informacji o jego wskazaniach, ani również nie nadzorują prędkości jazdy pociągu. Systemy klasy A to Europejski System Sterowania Pociągiem (ETCS), który zapewnia sygnalizację kabinową, jak i kontrolę pracy maszynisty przy zwiększonym poziomie bezpieczeństwa. System ten opiera się na cyfrowej transmisji danych poprzez (w zależności od poziomu): eurobalisy, europętle, łączność radiową GSM-R lub moduły STM (umożliwiające pobieranie danych z rozwiązań narodowych), poprzez które przesyłane są informacje dotyczące m.in. maksymalnej prędkości pociągu.

PODSTAWA PRAWNA

- Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r., s. 1) (TSI Sterowanie)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.)