KOLEJ · TRAMWAJ · METRO
STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW
I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

L.dz. 786/2020 Warszawa, 03.04.2020

Dr inż. Ignacy Góra

Prezes

Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowny Panie Prezesie

W ślad za pismem Stowarzyszenia L.dz. 741/2019 z dnia 09.09.2019r. oraz w nawiązaniu do odpowiedzi Urzędu udzielonej w piśmie DMB-WSWB.47.37.2019.2.MM z dnia 25.09.2019r. przedstawiamy, co następuje:

I. Obowiązujące aktualnie Wytyczne do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika, zostały opublikowane Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. (Dz.Urz. MI z 2010 r. Nr 3 poz. 8) i weszły w życie z dniem 26 lutego 2010r.

Od tego czasu dokonano kilkukrotnej nowelizacji ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym - dalej zwaną ustawą, w tym przepisów ustawy dotyczących bocznic kolejowych, a ponadto minister właściwy do spraw transportu nowelizował rozporządzenia regulujące m.in. zasady prowadzenia ruchu kolejowego, sygnalizacji, warunki jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i skrzyżowania bocznic kolejowych z drogami i innych.

II. Mając powyższe na uwadze, Stowarzyszenie proponuje opracowanie i wydanie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nowych Wytycznych, uwzględniających zmiany wprowadzone ww. aktami prawnymi, jak również uwzględniające doświadczenia użytkowników bocznic i innych podmiotów, zebrane w trakcie opracowywania i stosowania regulaminów pracy bocznic kolejowych.

III. Niniejszym przedstawiamy zatem propozycje Stowarzyszenia dotyczące zmian i uzupełnień aktualnie obowiązującej treści Wytycznych:

1.Do § 4 pkt 1

- podstawa prawna eksploatacji bocznicy

Ze względu na różnorodność podawanych przez użytkowników podstaw, proponujemy sprecyzować ten zapis jako podanie numeru Świadectwa bezpieczeństwa wydanego dla użytkownika bocznicy przez Prezesa UTK. Ponadto do rozważenia pozostaje kwestia przedstawienia przez użytkownika tytułu prawnego do władania bocznicą;

- zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządców infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ch bocznicę

Stosowanie wprost przepisów pozyskanych od zarządców lub przewoźników nie jest możliwe i wymaga od użytkowników dostosowania tych przepisów do warunków

miejscowych. Jest to także podnoszone podczas kontroli bocznic przez pracowników UTK. Powoduje to konieczność adaptacji pozyskanych przepisów, co sprowadza się do tworzenia „autorskich" wersji, które w efekcie można traktować jako własne. W związku z tym proponujemy zobowiązać użytkowników do stosowania jedynie własnych przepisów wewnętrznych.

2.*Do § 4 pkt 2*

- położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona

W Ustawie nie znajdujemy pojęcia „miejsce odgałęzienia". Dla określenia połączenia dróg kolejowych został użyty termin „punkt styku dróg kolejowych" – art. 36n ust. 2 pkt 1. Termin „miejsce odgałęzienia" sugeruje wskazanie rozjazdu, na *którym następuje zmiana statusu drogi kolejowej z linii kolejowej na bocznicę* kolejową. Tymczasem rozjazd nie jest elementem punktowym infrastruktury, ma swój przestrzenny rozmiar i punkty charakterystyczne. Poza tym nie zawsze bocznica łączy się z linią kolejową poprzez rozjazd.

Znane są przypadki, gdzie tor stacyjny (element linii kolejowej) ma swój koniec w danym kilometrze (punkcie) a początek ma bocznica kolejowa. Dotyczy to również połączenia dwóch linii kolejowych. Tym samym trudno to miejsce połączenia dróg kolejowych określać mianem odgałęzienia.

Proponujemy zatem przy określaniu położenia bocznicy kolejowej używać terminu „początek bocznicy kolejowej" jako punktu styku tej drogi kolejowej z linią kolejową. W tym przypadku początkiem bocznicy może być początek lub koniec rozjazdu (z określonym kilometrażem toru), na którym następuje połączenie linii i bocznicy lub kilometraż toru, na którym następuje zmiana statusu drogi kolejowej. Precyzyjne *określenie punktu styku dróg kolejowych ma podstawowe znaczenie dla* odpowiedzialności zarządcy za prowadzenie ruchu kolejowego i utrzymanie infrastruktury kolejowej, w tym odpowiedzialności z tytułu wypadków, poważnych wypadków i incydentów.

Do dyskusji pozostaje również określenie kilometra 0.000 bocznicy w odniesieniu do kilometrażu linii kolejowej. O ile dla tzw. bocznic szlakowych sytuacja jest oczywista, o tyle dla tzw. bocznic stacyjnych sprawa się komplikuje. Jeżeli początek bocznicy położony jest na torze głównym zasadniczym lub głównym dodatkowym, to można kilometraż początku dokładnie lub w miarę dokładnie określić w stosunku do kilometrażu linii kolejowej.

Jednak gdy bocznica połączona jest z torem bocznym, to nie zawsze można odnieść się do kilometrażu linii. Dotyczy to stacji o rozbudowanym układzie torowym, gdzie bocznica styka się z torem stacyjnym w odległości nawet kilku kilometrów od osi *stacji licząc tę odległość jako drogę przebytą przez pojazd kolejowy. W tym stanie* rzeczy pozostaje odnieść początek bocznicy do kilometrażu toru stacyjnego, z którym bocznica jest połączona.

Podniesione w tym punkcie kwestie dotyczące początku bocznicy i jego kilometrażu mają również znaczenie dla właściwego określenia lokalizacji bocznicy w Świadectwie bezpieczeństwa dla użytkownika bocznicy kolejowej.

- tory bocznicowe–ich układ, numeracje, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne, (ze wskazaniem „od - do"), pojemność oraz ich pochylenia podłużne

Proponujemy odstąpić od podawania pojemności torów, ponieważ stosowaną dotychczas w praktyce miarą pojemności była liczba wagonów 2-ch lub 4-osiowych albo liczba tzw. osi obliczeniowych. Ze względu na różnorodność użytkowanego obecnie taboru wagonowego ta miara stała się nieadekwatna dla oceny zdolności bocznicy do przyjęcia określonej liczby wagonów. Wystarczające jest w tym względzie podanie w metrach długości użytecznej torów bocznicowych. Natomiast dla użytkownika bocznicy i przewoźników pożądane byłoby podanie minimalnego promienia łuku poziomego dla każdego toru.

- punkty, urządzenia ładunkowe

Proponujemy sprecyzować, że dotyczy to obiektów funkcjonalnie związanych z torami bocznicowymi, albowiem w regulaminach użytkownicy wymieniają niekiedy wszystkie pozostałe punkty i urządzenia związane z transportem samochodowym.

3. Do § 4 pkt 5

- obsada drużyn trakcyjnych i manewrowych i ich wyposażenie

Czy podawać w regulaminie przedmiotowe dane, jeżeli pracę manewrową na bocznicy wykonują pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego, a często kilku przewoźników?

4. Do § 4 pkt 7

- organizacja obsługi punktu/ów zdawczo-odbiorczych

Czy opisywać szczegółowo w regulaminie organizację, jeżeli bocznica obsługiwana jest przez kilku przewoźników?

5. Do § 4 pkt 10

- wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy

Czy termin „wymagania kwalifikacyjne" należy rozumieć jako „warunki kwalifikacyjne" oraz „warunki zdrowotne, fizyczne i psychiczne" określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015, poz.46) ? Jeżeli tak, to pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kolejowych przez użytkownika bocznicy lub podmioty obsługujące bocznicę winni spełniać te wymagania z mocy prawa i wymienianie ich w regulaminie wydaje się zbyteczne.

6. Do § 4 pkt 14, § 6

- aktualizacja i zapoznanie pracowników z postanowieniami regulaminu

Użytkownik przekazuje zatwierdzone egzemplarze regulaminu zarządcy infrastruktury kolejowej, z którego torami bocznica jest połączona, przewoźnikowi/om a także Urzędowi Transportu Kolejowego jako załącznik do wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa. W związku z tym obowiązek nałożony na użytkownika bocznicy o prowadzeniu rejestru osób, które zapoznały się z treścią regulaminu,

potwierdzając przyjęcie jego postanowień do wiadomości i stosowania - § 6 pkt 2 jest wysoce utrudniony ze względu na wielość podmiotów uczestniczących w zapoznawaniu się z regulaminem.
Proponujemy, aby użytkownik bocznicy przesyłał zmiany i uzupełnienia regulaminu do zainteresowanych podmiotów, które po dowodnym zapoznaniu z nimi swoich pracowników przekazywały by rejestry użytkownikowi.

IV. W praktyce spotykamy się z bocznicami kolejowymi, których użytkownicy nie zatrudniają własnych pracowników kolejowych oraz nie posiadają własnego taboru kolejowego. W związku z tym do dyskusji pozostaje konieczność uwzględniania w regulaminie niektórych postanowień Wytycznych, które są przedmiotem umów cywilno-prawnych zawieranych przez użytkowników z podmiotami obsługującymi bocznice.

Przedstawiając powyższe, Stowarzyszenie deklaruje gotowość współpracy naszych ekspertów przy opracowaniu nowych Wytycznych, o ile takie prace będą podjęte przez Urząd Transportu Kolejowego.

Z poważaniem

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia