

Andrzej CHWIEDUK¹

O KONIECZNOŚCI ZMIAN NIEKTÓRYCH POSTANOWIEŃ PRZEPISÓW TECHNICZNEJ I HANDLOWEJ EKSPLOATACJI KOLEI

W referacie przedstawiono propozycje zmian przepisów handlowej eksploatacji kolei w zakresie tematyki określonej w jego tytule. Szczególną uwagę zwrócono na poprawność podziału i nazewnictwa punktów eksploatacyjnych sieci kolejowej, w aspekcie jej udostępniania przewoźnikom spoza grupy kapitałowej PKP S.A..

NECESSITY FOR CHANGES OF SOME REGULATIONS DECISIONS OF EXPLOITATION OF TECHNICAL AND TRADING SYSTEMS

In this paper there were presented proposals for changes of regulations of exploitations of business railroads in range of topic in its title. The main concern was put out at correctness of distribution and on mastics of exploitations points of railroad network, in aspect of rendering access for private carriers.

Punktami ekspedycyjnymi nazywa się takie elementy infrastruktury kolejowej, które są przeznaczone do odprawy pasażerów i ładunków uczestniczących w procesach przewozowych na sieci kolejowej. Nazywa się je również punktami odprawy lub punktami handlowymi, a także taryfowymi, gdyż na podstawie ich rozmieszczenia w grafie sieci kolejowej, określa się tzw. odległości taryfowe i związane z nimi opłaty przewozowe. Najliczniejszą grupę punktów ekspedycyjnych stanowią te, które są urządzone na stacjach kolejowych lub w bezpośrednim ich otoczeniu. W związku z tym stacje kolejowe są, w powszechnym rozumieniu techniki transportu kolejowego, traktowane jako podstawowe miejsca dostępu do infrastruktury kolejowej przez użytkowników transportu. Pozostałą grupę punktów ekspedycyjnych stanowią te, które są urządzone poza stacjami na szlakach lub torach przyległych do szlaków.

Stacje na których urządzone są punkty ekspedycyjne przeznaczone wyłącznie do obsługi ruchu pasażerskiego, nazywa się pasażerskimi lub osobowymi. Stacje na których urządzone są punkty ekspedycyjne do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego nazywa się pasażersko-towarowymi lub osobowo-towarowymi.

Podstawowym wyposażeniem punktu odprawy (ekspedycji) pasażerów, są tory przyperonowe, perony, przejścia do peronów, kasy biletowe, poczekalnie itd. Wielkość i struktura wyposażenia danego punktu odprawy powinny być przystosowane do wielkości i struktury potrzeb przewozowych generowanych w tym punkcie. Pozostające punkty odprawy pasażerów urządzone bezpośrednio przy torach szlakowych, przyjęto nazywać

¹ Politechnika Radomska im. Kazimierza Pułaskiego, Wydział Transportu i Elektrotechniki, Zakład Organizacji i Techniki Transportu, 26-600 Radom, ul. Malczewskiego 29, email: a.chwieduk@pr.radom.pl

przystankami osobowymi lub krótko – przystankami.

Podobnie jak w przypadku przewozów pasażerskich, najliczniejszą grupę punktów ekspedycyjnych przeznaczonych do odprawy ładunków stanowią te, które są urządzone na stacjach kolejowych i przy torach przyległych do stacji. Stacje na których urządzone są punkty ekspedycyjne przeznaczone wyłącznie do obsługi ruchu towarowego, nazywa się towarowymi. Pozostałe stacje, podobnie jak wyżej – pasażersko-towarowymi lub towarowo-pasażerskimi.

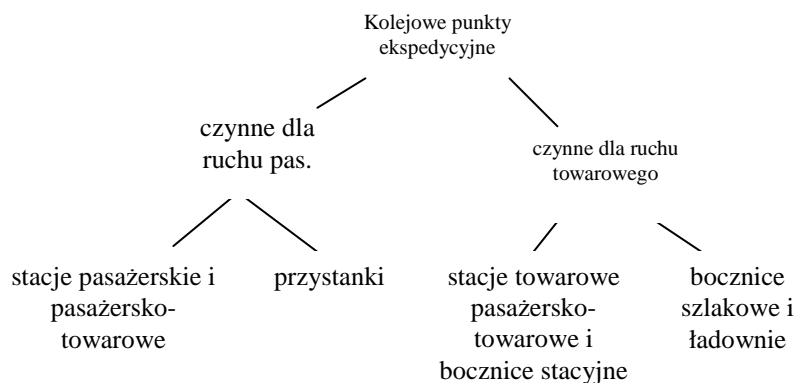
Podstawowym wyposażeniem punktu odprawy ładunków (przesyłek towarowych) są tory przeznaczone do wykonywania operacji ładunkowych, tj. załadunków, wyładunków i przeładunków, zwane krótko ładunkowymi oraz place ładunkowe wraz z maszynami i urządzeniami ładunkowymi, składowiskami, rampami, magazynami itd. Wielkość i struktura wyposażenia danego punktu odprawy powinny być przystosowane do wielkości i struktury potrzeb przewozowych generowanych w tym punkcie.

Stosunkowo liczną grupę punktów odprawy ładunków stanowią te, które są urządzone przy torach położonych poza stacjami i połączone z nimi za pośrednictwem tzw. bocznic stacyjnych oraz te, które są urządzone przy torach ładunkowych połączonych z torami szlakowymi, za pośrednictwem tzw. bocznic szlakowych.

Dostęp do punktów ekspedycyjnych, z woli ich właścicieli, ma charakter publiczny lub niepubliczny. Pierwsze z nich nazywa się punktami użytku publicznego, natomiast drugie – punktami użytku niepublicznego. Dotyczy to punktów obsługujących zarówno ruch pasażerski, jak i towarowy [3].

Punkty ekspedycyjne będące własnością PLK S.A.² są przede wszystkim użytku publicznego. Nieliczne punkty użytku niepublicznego przeznaczone są dla potrzeb wewnętrznych (służbowych). Punkty użytku niepublicznego to przede wszystkim tory ładunkowe, nie będące własnością PLK S.A. Należą do nich różnego rodzaju stacje ładunkowe, takie jak np. hutnicze, kopalniane, portowe itd., mające połączenie z torami PLK S.A.

Podział kolejowych punktów ekspedycyjnych pod względem rodzaju przewozów i lokalizacji na sieci kolejowej, przedstawiony jest na rys. 1.



Rys. 1. Podział kolejowych punktów ekspedycyjnych ze względu na rodzaj przewozów i lokalizację na sieci kolejowej.

² Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna

Przedstawione powyżej sformułowania, terminy i określenia, charakteryzują rzeczywisty stan rzeczy w zakresie tematyki objętej tytułem niniejszego referatu, co nie znajduje w pełni odzwierciedlenia w aktualnie obowiązujących przepisach eksploatacji kolei. W związku z koncesjonowanym udostępnianiem sieci PLK S.A. przewoźnikom spoza grupy kapitałowej PKP S.A.³, Minister Infrastruktury w Rządzie RP wydał rozporządzenie, z dnia 18 lipca 2005 r., w sprawie „ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji”, (Dz. U. RP nr 172 poz. 1444) [1], zwane dalej krótko „Warunkami”. Analizując tekst tego rozporządzenia można stwierdzić, że jest ono przereklamowaną kopią rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w Rządzie RP z dnia 11 lutego 2000 r., w sprawie „szczegółowych warunków i zasad prowadzenia ruchu na liniach kolejowych” (Dz. U. Nr 34 poz. 400). Obydwa wymienione akty normatywne zostały opracowane na podstawie wewnętrznych instrukcji PLK S.A., tj.:

1. „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP R-1”,
2. „Instrukcji sygnalizacji na PKP”.

W związku z tym, „Warunki” zawierają wszystkie mankamenty wymienionych instrukcji. Taki stan rzeczy uważam za wysoce niewłaściwy, gdyż akt normatywny wyższego rzędu o zasięgu ogólnokrajowym, jakim są „Warunki”, powinien być poprawny pod względem merytorycznym i formalnym.

Najważniejszy mankamentem „Warunków”, z punktu widzenia handlowej eksploatacji kolei jest to, że w rozdziale pierwszym, pt. „Przepisy ogólne”, w paragrafie 3 pt. 1, wymienia się, że „Na sieci kolejowej wyodrębnia się wyznaczone miejsca służące do eksploatacji kolei, zwane... punktami eksploatacyjnymi, które dzielą się na posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne”, a następnie nie definiuje się pojęcia punktów ekspedycyjnych. Takie potraktowanie zagadnienia jest poważnym uchybieniem. Głównym celem „Warunków” jest przecież uporządkowanie formalno prawne i merytoryczne kontaktów PLK S.A. z różnymi przewoźnikami (operatorami). „Warunki”, jako akt normatywny wyższego rzędu, muszą być respektowane w wewnętrznych przepisach i regulaminach działalności poszczególnych przewoźników, bez niedomówień i na zasadach powszechnie przyjętych w „marketing and public relations”.

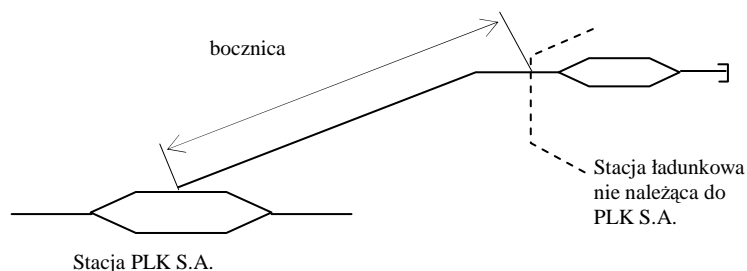
W związku z tym proponuję uzupełnienie „Warunków” o rozdział pt. „Kolejowe punkty ekspedycyjne”, z wyszczególnieniem każdego z nich, jak na jak na rys. 1 i odpowiednim zdefiniowaniem.

Szczególnie ważnym pod tym względem jest zdefiniowanie pojęcia „boczniczy”, gdyż dotyczy to przede wszystkim największych przewoźników operujących na sieci PLK S.A. Według wewnętrznych przepisów techniczno eksploatacyjnych PKP S.A. [2], „bocznicza jest to punkt handlowy przy odgałęzieniu toru na szlaku lub stacji, przeznaczony do użytku posiadacza boczniczy w celu obsługi przez transport kolejowy”. Takie zdefiniowanie pojęcia boczniczy jest nieprecyzyjne, a we współczesnych warunkach eksploatacji kolei może wywoływać pejoratywne odczucia u właścicieli tak rozumianych bocznic.

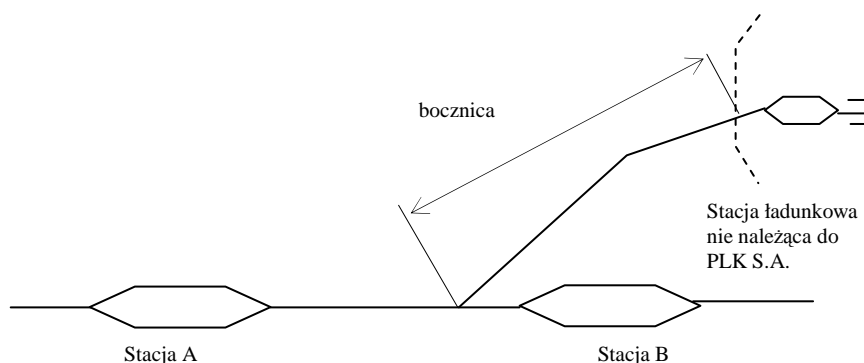
W myśl przytoczonej definicji termin „bocznicza” obejmuje nie tylko tor odgałęziający się od torów stacyjnych lub szlakowych, ale również tory ładunkowe, nie należące do PLK S.A. Takie tory ładunkowe są obecnie w większości przypadków stacjami lub terminalami ładunkowymi, wyposażonymi nierzadko w nowoczesne urządzenia techniczne, niejednokrotnie przewyższające wyposażenie podobnych obiektów PLK S.A.. W związku z

³ Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna

tym, proponuję zdefiniowanie bocznicy stacyjnej i szlakowej tak, jak to przedstawiono na rysunkach 2 i 3.



Rys. 2 Bocznica stacyjna.



Rys. 3 Bocznica szlakowa.

Działalność handlowa kolei w gospodarce rynkowej oraz wprowadzanie coraz to nowszych rozwiązań w zakresie techniki i technologii przewozów i wysokiej jakości usług świadczonych przez poszczególnych przewoźników wymaga takiego uporządkowania przepisów eksploatacyjnych, by były one zrozumiałe i jednoznacznie interpretowane przez wszystkich użytkowników transportu kolejowego.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r., Dz. U. Nr 172, poz. 1444,
- [2] Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP R-1,
- [3] Chwieduk A.: Określenie funkcji, podziału i nazw posterunków odpowiedzialnych za bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu pociągów na sieci kolejowej, materiały konferencji „TransComp”. Zakopane, 2006.