



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Koleje wąskotorowe

Poradnik Prezesa UTK

NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych
i konkurencyjnych warunków
świadczenia usług transportu
kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd
dbający o wysokie standardy
wykonywania usług na rynku
transportu kolejowego



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

ISBN 978-83-65709-74-5



dr inż. Ignacy Góra
Prezes Urzędu
Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

koleje wąskotorowe cieszą się w Polsce dużym zainteresowaniem. Odnajdziemy je prawie w każdym województwie, a rocznie korzysta z nich kilkaset tysięcy podróżnych. Są niewątpliwie atrakcją turystyczną umożliwiającą podróż wyjątkowym, zabytkowym taborem w miejscach o szczególnych walorach przyrodniczych oraz historycznych.

Dlatego też cieszę się, że mogę przekazać w Państwa ręce poradnik dotyczący funkcjonowania kolei wąskotorowych. W opracowaniu tym opisaliśmy warunki formalne niezbędne do rozpoczęcia eksploatacji kolei wąskotorowej. Ponadto, na końcu poradnika znajdują się dodatkowe informacje, w postaci omówienia najistotniejszych kwestii dotyczących przejazdów kolejowo-drogowych oraz opis procesu nadzoru.

Poradnik przygotowany został w oparciu o ustawę o transporcie kolejowym i wydane na jej podstawie przepisy.

Znajdą tu Państwo informacje, jak spełnić wymogi związane z rozpoczęciem działalności z podziałem na następujące obowiązki:

- ▶ uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa;
- ▶ uzyskanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- ▶ opracowanie przepisów wewnętrznych;
- ▶ opracowanie dokumentacji systemu utrzymania;
- ▶ opracowanie regulaminu technicznego kolei wąskotorowej.

Zachęcam do korzystania z wersji elektronicznej poradnika, która oprócz bieżącej aktualizacji zapewnia aktywne odesłania do wymienionych w poradniku aktów prawnych.

Z wyrazami szacunku

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ignacy Góra'.

Spis treści

1. Od czego zacząć?	5	7.5. Autoryzacja	22
2. Świadectwo bezpieczeństwa	6	7.6. Maszyniści	23
2.1. Po co jest świadectwo bezpieczeństwa?	6	A jeśli maszynista posiada licencję i świadectwo maszynisty?	23
2.2. Jak uzyskać świadectwo bezpieczeństwa?	6	7.7. Oświadczenia i praca maszynistów	23
3. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu	8	Oświadczenie maszynisty – co to takiego?	23
3.1. Co to jest świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu?	8	Co powinno zawierać oświadczenie?	24
3.2. Jakie wyroby kolejowe powinny być objęte świadectwem?	8	Kiedy i gdzie złożyć oświadczenie?	24
3.3. Jak uzyskać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu?	9	Czas pracy	24
Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu – eksploatowane i dopuszczone przed 14 listopada 1997 r.	10	Dlaczego to takie ważne?	24
Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego egzemplarza typu wyprodukowanego przez producenta oraz uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu z ograniczeniem badań technicznych	11	7.8. Doskonalenie zawodowe i egzaminy okresowe	24
4. Przepisy wewnętrzne	12	7.9. Rejestr egzaminów pracownika, upoważnienie i prawo kierowania	25
4.1. Po co potrzebne są przepisy wewnętrzne?	12	8. Inne obowiązki	28
4.2. Instrukcje kolei wąskotorowej	12	8.1. Czy to koniec?	29
5. Dokumentacja systemu utrzymania	14	Dodatek 1 – Identyfikacja opłat	30
5.1. Co powinna zawierać DSU?	14	Świadectwo bezpieczeństwa	30
6. Regulamin techniczny kolei wąskotorowej	15	Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu	31
7. Pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego	17	Dodatek 2 – Przejazdy kolejowo-drogowe	32
7.1. Gdzie znaleźć wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników?	17	Wymagania prawne	32
7.2. Kto może pracować na stanowisku kolejowym?	17	Jak ustalić kategorię przejazdu?	32
7.3. Wymagania zdrowotne	19	Iloczyn ruchu – co to takiego i jak to obliczyć?	35
Jakie są rodzaje badań lekarskich?	20	Warunki widoczności	36
Kto jest odpowiedzialny za skierowanie pracownika na badania?	20	Dokumentacja przejazdu	38
A co jeśli pracownik nie przejdzie badań – np. ze względu na brak „dyspozycyjności dnia”?	21	Jak wygląda współpraca z zarządcą drogi?	39
7.4. Egzamin kwalifikacyjny i weryfikacyjny	21	Oznakowanie przejazdu od strony toru	39
Kto przeprowadza egzaminy kwalifikacyjne weryfikacyjne?	21	Oznakowanie od strony drogi	40
Jakie są rodzaje egzaminów?	21	Najważniejsze warunki techniczne przejazdów i przejść	43
		Dodatek 3 – Opis procesu nadzoru	44
		I Postępowanie kontrolne	44
		Wszczęcie	44
		Przebieg	44
		Zakończenie	45
		II Postępowanie administracyjne	45
		III Postępowanie wyjaśniające	46
		Dodatek 4 – Wykaz przepisów	47
		Dodatek 5 – Słownik	49



1. Od czego zacząć?

Wniosek

Formularz wniosku w każdym z opisanych poniżej postępowań znajduje się na stronie Urzędu, odnośniki do poszczególnych wniosków wskazane zostaną w dalszej części poradnika.

Wszystkie dokumenty wysyłane do Prezesa UTK, w tym szczególnie wnioski oraz załączniki do wniosków, powinny być podpisane zgodnie z zasadami reprezentacji danego wnioskodawcy.

Wnioskodawca może działać przez powołanego pełnomocnika. Pełnomocnikiem może być osoba fizyczna posiadająca zdolność do czynności prawnych. Pełnomocnictwo dla takiej osoby powinno być udzielone na piśmie, zawierać datę jego udzielenia i być podpisane zgodnie z zasadami reprezentacji wnioskodawcy.

Należy również pamiętać, że w pełnomocnictwie powinien być wskazany adres pełnomocnika do doręczeń.

Informacja o udzielonym pełnomocnictwie musi dotrzeć do organu prowadzącego daną sprawę administracyjną, tzn. zostać dołączone do akt konkretnej sprawy administracyjnej.

Złożenie pełnomocnictwa do akt innej sprawy, nawet jeżeli pozostaje ona w związku ze sprawą, której dotyczy, nie może być uznane za złożenie pełnomocnictwa w tej konkretnej sprawie.

PRZYKŁAD

Jeżeli firma X złożyła wniosek do Prezesa UTK dotyczący np. informacji publicznej i w tej sprawie ustanowiła pełnomocnika, to do drugiej sprawy np. o wydanie świadectwa bezpieczeństwa, jeśli chce również działać przez pełnomocnika, konieczne będzie przesłanie drugiego egzemplarza pełnomocnictwa.

KOMENTARZ

Do każdego wniosku składanego w ramach postępowania administracyjnego, w sprawie, w której stronę ma reprezentować pełnomocnik, musi być załączone jego pełnomocnictwo wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej za to pełnomocnictwo. Pełnomocnictwo powinno być złożone w oryginale lub kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem przez notariusza lub pełnomocnika umocowanego w sprawie będącego adwokatem lub radcą prawnym.

Wniosek i załączniki do wniosku również składają Państwo w oryginale lub kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem przez notariusza lub pełnomocnika umocowanego w sprawie będącego adwokatem lub radcą prawnym.



2. Świadcstwo bezpieczeństwa

Dokumentem uprawiającym do prowadzenia działalności na rynku kolejowym jest świadectwo bezpieczeństwa, które powinien uzyskać zarówno zarządca infrastruktury, jak i przewoźnik kolejowy.

2.1. Po co jest świadectwo bezpieczeństwa?

W myśl przepisów ustawy o transporcie kolejowym, świadectwo bezpieczeństwa to dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Podmiotami zwolnionymi z tego obowiązku są m.in. zarządcy infrastruktury i przewoźnicy prowadzący działalność na kolei wąskotorowej.

Wniosek oraz załączniki do wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa można znaleźć na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego w zakładce [Koleje Turystyczne](#).

2.2. Jak uzyskać świadectwo bezpieczeństwa?

Zarządca infrastruktury

Aby uzyskać świadectwo bezpieczeństwa zarządca infrastruktury wąskotorowej, zobowiązany jest przedstawić następujące dokumenty:

wniosek o wydanie świadectwa bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej;

wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;

oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych lub w przypadku nieposiadania i nieeksploatowania własnych pojazdów kolejowych oświadczenie o nieposiadaniu i nieeksploatowaniu własnych pojazdów kolejowych;

wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;

oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.

Pzewoźnik kolejowy

Aby uzyskać świadectwo bezpieczeństwa przewoźnik wykonujący przewozy na kolei wąskotorowej, zobowiązany jest przedstawić następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie świadectwa bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego;
- wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych;
- oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- wykaz przepisów wewnętrznych określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych;
- oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.

W wykazie eksploatowanych typów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych należy wymienić wszystkie eksploatowane przez podmiot wyroby podlegające obowiązkowi posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Natomiast w przypadku świadectw sprawności technicznej konieczne jest dołączenie oświadczenia o posiadaniu ważnych (aktualnych) świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych. Nie ma konieczności dodatkowego załączania do wniosku samych świadectw.

W przypadku wykazu przepisów wewnętrznych należy wskazać te przepisy, które zostały wprowadzone do stosowania.

Świadectwo bezpieczeństwa wydaje się na 5 lat i przedłuża co 5 lat. Ważne, aby wniosek o przedłużenie wpłynął do Urzędu Transportu Kolejowego **minimum na 4 miesiące** przed upływem okresu ważności przedłużanego świadectwa. Wniosek o przedłużenie świadectwa bezpieczeństwa złożony z naruszeniem terminu Prezes UTK traktuje jako wniosek o wydanie nowego świadectwa bezpieczeństwa.

Podmiot łączący funkcję zarządcy infrastruktury wąskotorowej z funkcją przewoźnika wykonującego przewozy na kolei wąskotorowej

Przedsiębiorca taki może uzyskać jedno wspólne świadectwo bezpieczeństwa zamiast dwóch odrębnych dokumentów. Warunkiem uzyskania wspólnego świadectwa bezpieczeństwa dla przewoźnika oraz zarządcy infrastruktury wąskotorowej będzie przedstawienie następujących dokumentów:

- wniosek o wydanie wspólnego świadectwa bezpieczeństwa;
- wykaz eksploatowanych typów pojazdów 3, typów budowli, typów urządzeń;
- oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych lub w przypadku nieposiadania i nieeksploatowania własnych pojazdów kolejowych oświadczenie o nieposiadaniu i nieeksploatowaniu własnego pojazdu kolejowego;
- wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych;
- oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.

Prezes UTK cofa świadectwo bezpieczeństwa w przypadku, gdy podmiot przestał spełniać warunki uprawniające do wydania świadectwa bezpieczeństwa lub prowadzi działalność zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego, wykonywaniu przewozów kolejowych, bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych, ochronie przeciwpożarowej, ochronie środowiska, lub nie usunie nieprawidłowości w określonym przez Prezesa UTK terminie.

Do wniosku o przedłużenie świadectwa należy dołączyć takie same dokumenty, jak w przypadku składania wniosku o wydanie nowego świadectwa. Natomiast opłata wstępna za przedłużenie świadectwa bezpieczeństwa jest niższa niż za uzyskanie nowego dokumentu (patrz [Dodatek 1 – Identyfikacja opłat](#)).



3. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu

3.1. Co to jest świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu?

Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu to dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia. Świadectwa zobowiązani są uzyskać przede wszystkim producenci wyrobów kolejowych.

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli, urządzeń

mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych poruszających się wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza.

3.2. Jakie wyroby kolejowe powinny być objęte świadectwem?

Wytyczne w zakresie wydawania świadectw reguluje art. 22f ustawy o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych¹, zwane dalej „rozporządzeniem 720”.

W myśl § 9 rozporządzenia 720 dla infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

1. Budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego w tym:

- szyny kolejowej;
- systemu przytwierdzeń;
- podkładu kolejowego;
- podrozdziadnic;
- mostownic;
- podpory blokowej;
- rozjazdu kolejowego;
- skrzyżowania torów kolejowych.

2. Urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:

- urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- urządzeń blokady liniowej;
- systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych;

d) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:

- obwodów torowych,
- liczników osi;

e) urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego;

f) sygnalizatora kolejowego;

g) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej, w tym zapowiadawczej, strażnicowej, stacyjno-ruchowej, pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania;

h) dławika torowego;

i) linek dławikowych;

j) wyłącznika szybkiego;

k) sieci jezdnej;

l) systemu sieci powrotnej.

3. Pojazdów kolejowych:

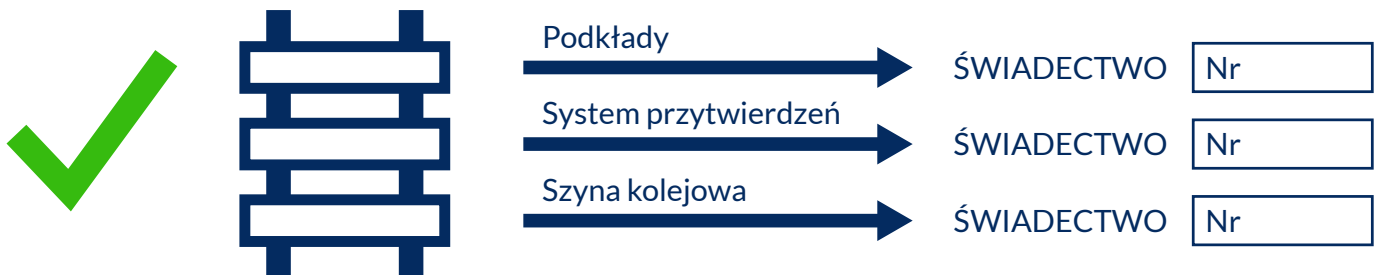
- pojazdu trakcyjnego;
- wagonu pasażerskiego;
- wagonu towarowego;
- pojazdu specjalnego.

¹ Dz. U. z 2020r., poz. 1923 z dnia 13 maja 2014r.

Przed wejściem w życie rozporządzenia 720:



Po wejściu w życie rozporządzenia 720 (obecnie):



Zgodnie z rozporządzeniem 720 wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu tylko na przytoczone powyżej typy budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych. Istotne jest to, że pojazdy, urządzenia i budowle wyprodukowane po 31 maja 2014 r. (nawet jeżeli świadectwo wydane zostało wcześniej) powinny być objęte nie tylko świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu, ale także deklaracją zgodności z typem, potwierdzającą zgodność konkretnego egzemplarza z typem.

W przypadku zakupu nowego urządzenia lub budowli zarządca infrastruktury wąskotorowej powinien taką deklarację uzyskać od producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. To samo dotyczy zakupu taboru przez przewoźnika wąskotorowego.

Należy podkreślić, że wyrób musi spełniać wymagania na dzień wprowadzenia do obrotu. Dotyczy to także sytuacji, gdy świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydane zostało kiedy obowiązywały inne wymagania niż te, które obowiązują w dniu wprowadzenia danego egzemplarza wyrobu do obrotu. W takiej sytuacji producent musi upewnić się, że jego wyrób spełnia zmienione wymagania. Może to wymagać przeprowadzenia badań i dostosowania typu do nowych wymagań a końcowo nawet nowego świadectwa (jeżeli konieczność spełnienia aktualnych wymagań wymaga wprowadzenia takich zmian w projekcie wyrobu, które skutkują zmianą typu).

Przed wejściem w życie powyższego rozporządzenia lista wyrobów, na które były wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, w niektórych aspektach różniła się od obecnej np. w zakresie infrastruktury kolejowej wydawano świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na „tor kolejowy”, który obejmował

kompleksowo typy podkładów, szyn oraz system przytwierdzeń.

Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla budowli, urządzenia lub pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia 720 (31 maja 2014 r.) zachowują ważność i uprawniają do prowadzenia ruchu kolejowego oraz wykonywania przewozów kolejowych, zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach.

Zarządcy infrastruktury kolei wąskotorowych najczęściej posiadają budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, takie jak szyna kolejowa, podkłady, przytwierdzenia, rozjazdy itp. oraz urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, takie jak: urządzenia do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego – zwrotnik wraz z przeciwwagą, sygnalizatory czy radiołęczność.

W przypadku przewoźników kolejowych są to pojazdy kolejowe oraz w nielicznych przypadkach urządzenia np. radiołęczności.

3.3. Jak uzyskać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu?

Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu przez zarządcę infrastruktury wąskotorowej dotyczyć będzie jedynie tych pojazdów, które wyprodukowane zostały przed 31 maja 2014 r. i nie są aktualnie objęte świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu. Pojazdy wyprodukowane po 31 maja 2014 r. powinny być objęte świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu (oraz deklaracją zgodności z typem) przez ich producenta.

W świetle rozporządzenia 720 mamy trzy tryby uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, urządzenia lub pojazdu kolejowego:

- 1) tryb uproszczony (dla budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych eksploatowanych i dopuszczonych do eksploatacji przed dniem 14 listopada 1997 r);
- 2) tryb podstawowy;
- 3) tryb podstawowy z ograniczeniem badań.

Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu – eksploatowane i dopuszczone przed 14 listopada 1997 r. (Ad. 1)

Tryb uproszczony uzyskania świadectwa typu reguluje § 3 rozporządzenia 720.

PRZYKŁAD

Firma X posiada pojazd, urządzenia lub budowlę, na które Prezes UTK nie wydał jeszcze świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, a które były eksploatowane i dopuszczone w kraju przed 14 listopada 1997 r.

KOMENTARZ

Dopuszczenie do eksploatacji typu dla budowli, urządzenia lub pojazdu kolejowego, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. następuje na wniosek podmiotu.

Wniosek o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu można pobrać ze [strony internetowej UTK](#).

Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty:

- ▶ pozytywną opinię użytkownika z dotychczasowej eksploatacji, uwzględniającą aktualny stan techniczny;
- ▶ oświadczenie podmiotu ubiegającego się o wydanie świadectwa o:
 - ▶ zgodności z wymaganiami określonymi we właściwych, dla danego typu, specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, obowiązujących w dniu rozpoczęcia jego eksploatacji;
 - ▶ eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r.

Pozytywna opinia użytkownika z dotychczasowej eksploatacji, uwzględniająca stan techniczny, nie została zdefiniowana wzorem.

Przykładowo może ona zawierać:

- ▶ w przypadku pojazdów kolejowych:
 - ▶ określenie liczby posiadanych pojazdów danego typu;
 - ▶ określenie roku produkcji oraz numeru fabrycznego;
 - ▶ podanie czy pojazd uczestniczył w zdarzeniach kolejowych i ewentualnie, jakie elementy uległy uszkodzeniu oraz jak zostały naprawione;
 - ▶ odniesienie do wykonywanego utrzymania pojazdu (tj. datę ostatniej naprawy poziomu P4 ze wskazaniem podmiotu wykonującego naprawę oraz datę wykonania ostatniego przeglądu poziomu P2);
 - ▶ ogólną ocenę aktualnego stanu technicznego;
 - ▶ opisanie ewentualnych problemów eksploatacyjnych i sposobu ich zniwelowania;
 - ▶ ocenę osiągnięć, rozwiązań konstrukcyjnych lub podatności na utrzymanie;
- ▶ w przypadku typów budowli i urządzeń:
 - ▶ określenie liczby posiadanych budowli czy urządzeń;
 - ▶ określenie lat zabudowy;
 - ▶ odniesienie do utrzymania (budowli czy urządzeń) np. poprzez podanie wyników oceny stanu technicznego wynikającego z prawa budowlanego;
 - ▶ ogólną ocenę aktualnego stanu technicznego;
 - ▶ opisanie ewentualnych problemów eksploatacyjnych i sposobu ich zniwelowania;
 - ▶ ocenę osiągnięć, rozwiązań konstrukcyjnych lub podatności na utrzymanie.

Opinię taką powinien sporządzić podmiot faktycznie eksploatujący dany typ (pojazdu, urządzenia czy budowli), tj. podmiot, który posiada faktyczne doświadczenie w eksploatacji wyrobu, a nie jego kolejny nabywca. W każdym przypadku z opinii musi jednoznacznie wynikać, że jest ona pozytywna, a eksploatujący ocenia, że pojazd nadaje się do dalszej, bezpiecznej eksploatacji.

PRZYKŁAD

Firma X kupiła od firmy Y lokomotywę spalinową wąskotorową (eksploatowaną przed 14 listopada 1997 r.) – w takim przypadku opinię z eksploatacji powinna napisać firma, która faktycznie eksploatowała tę lokomotywę, czyli firma Y.

KOMENTARZ

Oświadczenie podmiotu o eksploatacji pojazdu, urządzenia i budowli w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. powinno zawierać jednoznaczne stwierdzenie, że pojazd, urządzenie czy budowla była eksploatowana w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. W tym przypadku, dodatkowo można podać przez kogo i w jakim czasie były one eksploatowane.

Należy zwrócić uwagę, że w rozporządzeniu 720 zapisano – dopuszczone do eksploatacji w kraju. Wobec tego uznać należy, iż niniejszy tryb zastosowanie ma jedynie dla pojazdów, budowli czy urządzeń eksploatowanych przed 14 listopada 1997 r. w Polsce.

Oświadczenie o zgodności (pojazdu, budowli czy urządzenia) z wymaganiami określonymi we właściwych dla danego typu specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, obowiązujących w dniu rozpoczęcia jego eksploatacji, może opierać się na analizie zgodności z aktualnie eksploatowanymi pojazdami, budowlami czy urządzeniami tego samego typu. Ponadto w oświadczeniu tym powinno znaleźć się jednoznaczne stwierdzenie o zgodności z wymaganiami określonymi we właściwych dla danego typu specyfikacjach technicznych i dokumentacji normalizacyjnych obowiązujących w dniu rozpoczęcia eksploatacji.

Zgodnie z § 4 rozporządzenia 720 Prezes UTK wydaje świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na podstawie wniosku oraz załączonych do niego załączników w terminie do 2 miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z załącznikami (tj. takiego, który spełnia wymagania wskazane w § 2 rozporządzenia 720).

Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wymaga uiszczenia opłaty z tytułu wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu – szczegóły zawarto w [Dodatku 1 – Identyfikacja opłat](#). W przypadku odmowy wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu opłata podlega zwrotowi w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja odmowna stała się ostateczna, na rachunek bankowy wskazany przez podmiot, który złożył wniosek o wydanie tego dokumentu.

Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego egzemplarza typu wyprodukowanego przez producenta (Ad. 2) oraz uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu z ograniczeniem badań technicznych (Ad. 3)

Podstawowego trybu uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz trybu uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu z ograniczeniem badań na kolejach wąskotorowych praktycznie się nie stosuje, gdyż zarówno budowle, jak również pojazdy kolejowe są historyczne. Szczegóły na temat dopuszczenia do eksploatacji pierwszego egzemplarza typu można znaleźć w rozporządzeniu 720.



4. Przepisy wewnętrzne

4.1. Po co potrzebne są przepisy wewnętrzne?

Przepisy wewnętrzne określają warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury kolejowej oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.

Obowiązek posiadania przez zarządcę infrastruktury oraz przewoźników kolejowych przepisów wewnętrznych reguluje art. 17 ust. 1 i 1b ustawy o transporcie kolejowym.

Stosowanie regulacji zawartej w przepisach wewnętrznych ma gwarantować bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.

4.2. Instrukcje kolei wąskotorowej

Od 1 marca 2016 r. zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym Prezesa UTK nie zatwierdza już przepisów wewnętrznych. Przepisy wewnętrzne wprowadza podmiot samodzielnie. Pełną odpowiedzialność za zawarte w nich postanowienia ponosi przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury.

Najczęściej przepisy wewnętrzne ograniczają się do następujących rodzajów instrukcji:

Zarządca infrastruktury

- ▶ Instrukcja o prowadzeniu ruchu kolejowego;
- ▶ Instrukcja o sygnalizacji;
- ▶ Instrukcja o utrzymaniu infrastruktury (obejmująca m.in. nawierzchnię kolejową, podtorze, budowlę kolejowe, urządzenia srk, przejazdy kolejowo-drogowe);
- ▶ Instrukcja obejmująca zdarzenia kolejowe.

Przewoźnik kolejowy

- ▶ Instrukcja dla maszynisty lub prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych wąskotorowych;
- ▶ Instrukcja określająca wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych (w tym także określająca pomiary zestawów kołowych);
- ▶ Instrukcja o obsłudze i konserwacji hamulców kolejowych.

W praktyce instrukcje te łączy się. Na przykład można połączyć instrukcję o prowadzeniu ruchu kolejowego z instrukcją o sygnalizacji, a instrukcję organizacji i utrzymania pojazdów kolejowych z instrukcją pomiarów zestawów kołowych.

Wszystkie instrukcje muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami.

Zarządca infrastruktury

Instrukcję o prowadzeniu ruchu kolejowego oraz instrukcję o sygnalizacji należy sporządzić zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji².

Natomiast instrukcja o utrzymaniu infrastruktury kolejowej powinna uwzględniać wytyczne Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie³, ale także dokumentacji technicznej.

Zarządca infrastruktury w swoich przepisach wewnętrznych dotyczących utrzymania powinien uwzględnić następujące elementy:

- określenie sposobu dokonywania diagnostyki nawierzchni kolejowej;
- określenie wymiarów nominalnych elementów;
- określenie dopuszczalnych wymiarów granicznych dla mierzonych parametrów;
- określenie częstotliwości wykonywania pomiarów parametrów torów i rozjazdów;
- zasady wykonywania niezbędnych napraw;
- zasady prowadzenia dokumentacji diagnostyki nawierzchni (tj. książki kontroli stanu toru, książki kontroli obchodów, dziennika oględzin rozjazdów itd.).

Pzewoźnik kolejowy (w tym zarządca infrastruktury posiadający pojazdy kolejowe)

Zasady organizacji i utrzymania pojazdów kolejowych reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁴.

Instrukcja określająca wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych powinna zawierać przynajmniej zasady:

- dopuszczenia pojazdów kolejowych do eksploatacji;
- prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych;
- oznakowania pojazdów kolejowych;
- planowania utrzymania pojazdów;
- kierowania pojazdów do i z naprawy;
- ewidencjonowania wykonanych napraw;

- wydawania świadectw sprawności technicznej;
- wprowadzania nowych rozwiązań konstrukcyjnych;
- opracowywania harmonogramów przeprowadzania badań przez TDT.

Instrukcja dla maszynisty prowadzącego pojazd kolejowy lub prowadzącego **pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych wąskotorowych** powinna zawierać przynajmniej:

- obowiązki maszynisty przed rozpoczęciem pracy;
- obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy;
- postępowanie maszynisty w sytuacjach szczególnych w czasie wykonywania pracy.

Instrukcja o obsłudze i konserwacji hamulców kolejowych powinna zawierać przynajmniej:

- budowę i działanie hamulców pojazdów kolejowych;
- przygotowanie do pracy urządzeń hamulcowych pojazdów z napędem;
- obsługę hamulców podczas prowadzenia pociągu;
- postępowanie w przypadku uszkodzeń w układzie hamulcowym;
- sposoby łączenia przewodów powietrznych;
- sposoby wykonywania próby hamulców;
- prowadzenie dokumentacji.

Instrukcja pomiarów zestawów kołowych powinna zawierać przynajmniej:

- wielkości konstrukcyjne, ponaprawcze i kresowe parametrów zestawów kołowych;
- sposoby przeprowadzania pomiarów i badań zestawów kołowych (w tym badania nieniszczące osi zestawów kołowych);
- opis metod naprawy zestawów i elementów zestawów kołowych.

Przepisy wewnątrz muszą zapewniać bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych – w tym między innymi spełniać wymagania określone przez producenta urządzeń, pojazdów i budowli.

2 Dz. U. 2015 r. poz. 360, z późn. zm. z dnia 18 lipca 2005 r.

3 Dz. U. 1998 Nr 151, poz. 987, z późn. zm. z dnia 10 września 1998 r.

4 Dz. U. z 2016 r. poz. 226, z późn. zm. z dnia 12 października 2005 r.



5. Dokumentacja systemu utrzymania

Oprócz przytoczonych powyżej przepisów wewnętrznych użytkownik pojazdu kolejowego powinien posiadać **Dokumentację systemu utrzymania** dla każdego typu pojazdu kolejowego.

Obowiązek posiadania Dokumentacji systemu utrzymania („DSU”) reguluje wspomniane wcześniej rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.

DSU to jeden z najważniejszych dokumentów dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych. Określa sposób postępowania w procesie utrzymania pojazdu – dlatego tak bardzo istotne jest, aby sporządzić ją z zachowaniem należytej staranności i zgodnie z wytycznymi producenta.

Do 25 sierpnia 2017 r. opracowaną przed podmiot DSU zatwierdzał Prezes UTK. Obecnie DSU pojazdów wąskotorowych nie podlega zatwierdzeniu przez Prezesa UTK.

Nie oznacza to jednak, że można z niej zrezygnować całkowicie. Dokumentacja, wg której pojazdy są utrzymywane we właściwym stanie technicznym, musi być opracowana i respektowana w pracach utrzymaniowych.

DSU pojazdów wąskotorowych nie podlega zatwierdzeniu przez Prezesa UTK. Należy jednak pamiętać, że Prezes UTK podczas kontroli ma możliwość zweryfikowania zapisów zawartych w DSU. **Zwolnienie z obowiązku zatwierdzania DSU nie zwalnia przedsiębiorstw z obowiązku posiadania Dokumentacji Systemu Utrzymania.**

5.1. Co powinna zawierać DSU?

Szczegóły dotyczące DSU zostały wskazane w szablonie DSU udostępnionym na stronie Urzędu w zakładce [szablony DSU](#).

Przedsiębiorcy kolejowi ponoszą pełną odpowiedzialność za poprawność merytoryczną DSU pozwalającą na utrzymanie pojazdów w sposób gwarantujący ich bezpieczną eksploatację.



6. Regulamin techniczny kolei wąskotorowej

Zarządca wąskotorowej infrastruktury kolejowej powinien opracować regulamin techniczny. Konieczność opracowania regulaminu wprowadza wcześniej wspomniane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, dział IV prowadzenie ruchu na liniach kolejowych wąskotorowych.

Regulamin kolei wąskotorowej powinien zawierać między innymi:

1. Opis techniczny linii kolejowych:

- ▶ długości linii kolejowych;
- ▶ określenie prędkości maksymalnych na liniach kolejowych;
- ▶ posterunki ruchu oraz ich obsadę;
- ▶ rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów;
- ▶ położenie zasadnicze rozjazdów w torach;
- ▶ sposób przestawiania zwrotnic w rozjazdach;
- ▶ uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic;
- ▶ kolejowe obiekty inżynieryjne;
- ▶ przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn;
- ▶ usytuowanie bram kolejowych;
- ▶ sygnały, wskaźniki i tablice;
- ▶ środki łączności.

2. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego na liniach kolejowych:

- ▶ układanie drogi przebiegu;
- ▶ dozwolona liczba wagonów w składzie pociągu;
- ▶ prędkość jazdy pociągów.

3. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na terenie stacji wąskotorowej:

- ▶ sposoby wykonywania manewrów;
- ▶ maksymalne prędkości jazdy manewrowych;
- ▶ usytuowanie pojazdów w składzie manewrowym;
- ▶ sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw;
- ▶ obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie;
- ▶ jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych;
- ▶ dozwolona liczba wagonów;
- ▶ zabezpieczenie pojazdów przed zbiegnięciem;
- ▶ gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

4. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej:

- ▶ prowadzenie dokumentacji technicznej posterunków ruchu i ich wyposażenie;
- ▶ dokonywanie oględzin rozjazdów;
- ▶ wykonywanie obchodów torów;
- ▶ wykonywanie badań stanu toru oraz pomiarów rozjazdów.

5. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym (w tym np. dla pracowników obsługujących hamulce ręczne).

6. Postępowanie w razie wypadków z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

7. Wykaz telefonów zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego oraz telefonów alarmowych.

8. Zasady BHP.

9. Postanowienia końcowe:

- ▶ rozdzielnik regulaminu;
- ▶ obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu;
- ▶ obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

10. Skorowidz zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

11. Załączniki do regulaminu:

- ▶ plan schematyczny linii, stacji z naniesionymi danymi charakterystycznych punktów, urządzeń i obiektów oraz z naniesioną kilometracją;
- ▶ plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia sterowania ruchem kolejowym.

Z postanowieniami regulaminu technicznego powinni zostać zapoznani pracownicy zarówno zarządcy, jak i pracownicy przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy

Zarządca infrastruktury zobowiązany jest prowadzić rejestr osób, które zapoznały się z treścią regulaminu, potwierdzając przyjęcie jego postanowień do wiadomości i stosowania



7. Pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego

7.1. Gdzie znaleźć wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników?

Na kolei zasadniczo rozróżnia się 11 stanowisk regulowanych: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz, dróżnik przejazdowy, prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe. Obecnie obowiązujące przepisy prawa krajowego nie przewidują różnic w traktowaniu kolei normalnotorowej i wąskotorowej – oprócz stanowisk związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych.

Wymagania prawne dotyczące pracowników kolei ujęte są w:

- ▶ ustawie o transporcie kolejowym;
- ▶ rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych⁵, zwanym dalej rozporządzeniem z 11 stycznia 2021 r.;
- ▶ rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie licencji maszynisty⁶, zwanym dalej

rozporządzeniem z 10 lutego 2014 r. oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie świadectwa maszynisty⁷, zwanym dalej rozporządzeniem z w sprawie świadectwa maszynisty – koleje wąskotorowe są zwolnione z obowiązku stosowania tych przepisów.

7.2. Kto może pracować na stanowisku kolejowym?

Osoba, która jest zatrudniona na stanowisku kolejowym, musi:

- ▶ być pełnoletnia;
- ▶ posiadać wymagane wykształcenie, odpowiedni staż pracy na danym stanowisku oraz odpowiednie uprawnienia – jeśli są wymagane;
- ▶ posiadać zdolność fizyczną i psychiczną potwierdzoną orzeczeniem lekarskim wydanym przez uprawnionego lekarza;
- ▶ odbyć przygotowanie zawodowe na danym stanowisku;
- ▶ zdać egzamin kwalifikacyjny przed komisją egzaminacyjną, potwierdzony odpowiednim świadectwem zdania egzaminu kwalifikacyjnego;
- ▶ uzyskać autoryzację do pracy na danym stanowisku w danym obszarze;
- ▶ posiadać odpowiednio wydane upoważnienie do wykonywania czynności na danym stanowisku.

⁵ Dz. U. z 2021 r. poz. 101z dnia 11 stycznia 2021 r.

⁶ Dz.U. z 2019 r. poz. 2373 z dnia 10 lutego 2014 r.

⁷ Dz. U. poz. 212, z późn. zm. z dnia 10 lutego 2014 r.

1

Chcesz zatrudnić pracownika na stanowisko regulowane?

2

Sprawdź, czy spełnia minimalne wymagania do podjęcia pracy, tj. czy posiada odpowiednie wykształcenie i doświadczenie wymagane w rozporządzeniu z 11 stycznia 2021 r. oraz czy jest pełnoletni

3

Wyślij pracownika na badania lekarskie

4

Zorganizuj przygotowanie zawodowe (zgodnie z posiadanym przez pracownika wykształceniem i doświadczeniem):

- ▶ staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne;
- ▶ szkolenie teoretyczne;
- ▶ zajęcia próbne

5

Przeprowadź egzamin kwalifikacyjny

6

Przeprowadź autoryzację

7

Wystaw upoważnienie

8

Pracownik może rozpocząć pracę

9

Pamiętaj o terminowym wysyłaniu pracownika na badania okresowe oraz o doskonaleniu zawodowym i egzaminach okresowych (nie rzadziej niż raz na 4 lata)

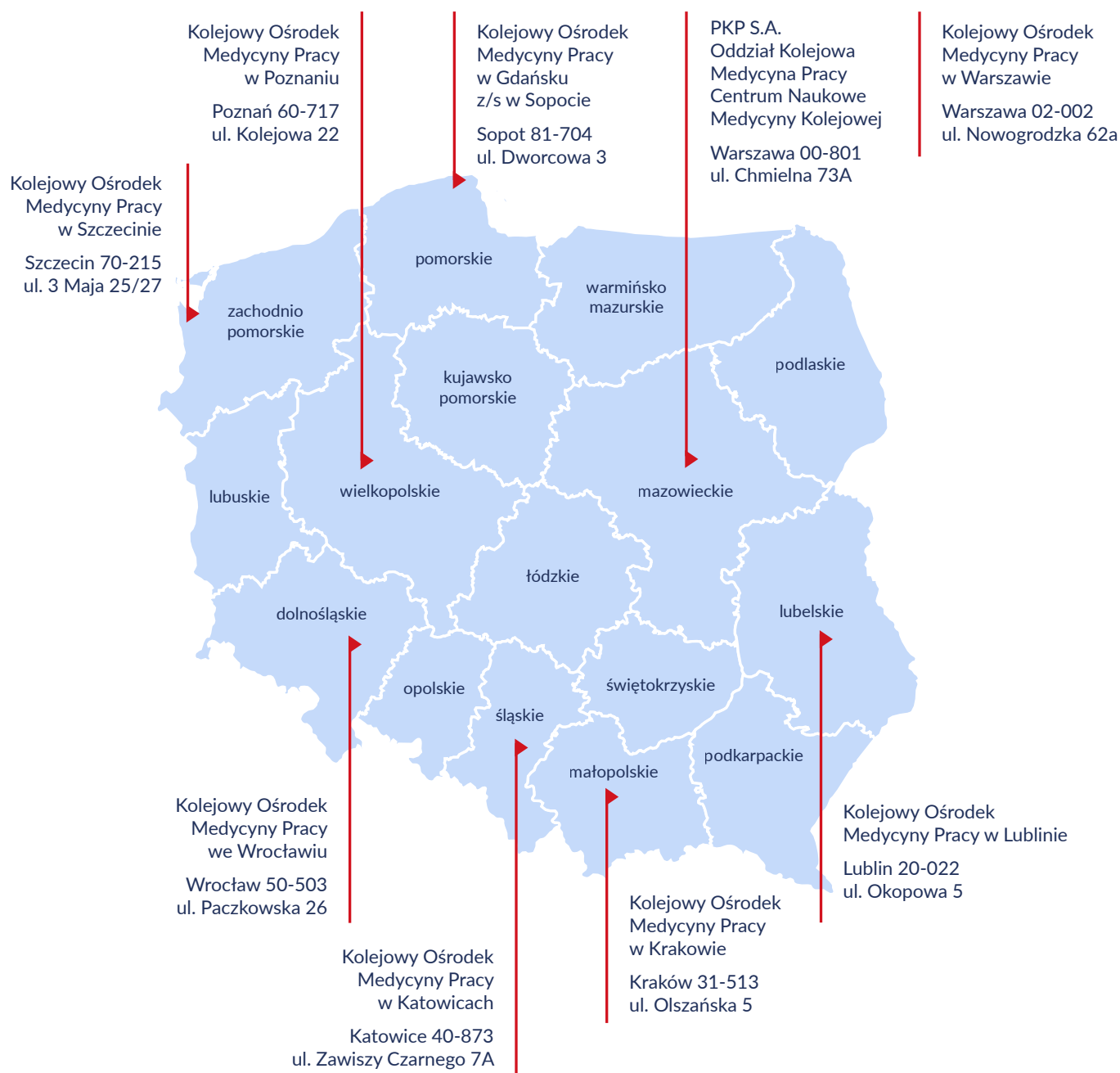
7.3. Wymagania zdrowotne

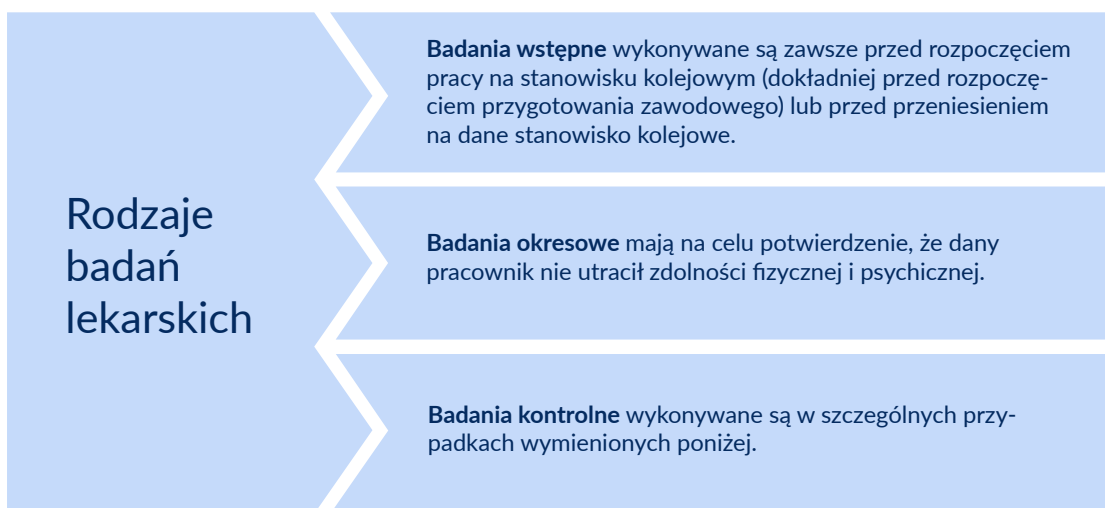
Jak opisano wyżej, pracownik, który chce pracować na stanowiskach kolejowych, musi posiadać zdolność fizyczną i psychiczną potwierdzoną orzeczeniem lekarskim. Badania w tym zakresie wykonuje Kolejowy Zakład Medycyny Pracy lub Centrum Naukowe Medycyny Pracy i można je wykonywać w placówkach oraz w przychodniach kolejowej medycyny pracy, zaprezentowanych poniżej.

Zdolność fizyczną i psychiczną uprawniony lekarz orzeka na podstawie badań lekarskich oraz badań psychologicznych obejmujących:

- ▶ badanie ogólne stanu zdrowia;
- ▶ specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, zlecone przez uprawnionego lekarza;
- ▶ badanie psychologiczne.

Placówki kolejowej medycyny pracy





Pracownik przed rozpoczęciem pracy (lub przygotowania zawodowego) na stanowisku kolejowym musi najpierw poddać się **badaniu wstępnemu** obejmującemu badanie psychologiczne, a następnie okresowo potwierdzać zdolność fizyczną i psychiczną do pracy poprzez poddawanie się **badaniom okresowym**, w tym psychologicznym.

Badania psychologiczne wykonuje się:

- ▶ przy każdym badaniu wstępnym;
- ▶ co 4 lata – w ramach badań okresowych;
- ▶ co 2 lata – w ramach badań okresowych u pracowników powyżej 50 roku życia;
- ▶ w ramach badania kontrolnego, jeżeli lekarz wykonujący badanie uzna to za niezbędne do wydania orzeczenia;
- ▶ w razie uczestniczenia pracownika w poważnym wypadku kolejowym (kat. A).

Badanie kontrolne, które wykonywane jest w szczególnych przypadkach, tj.:

- ▶ niezdolności do pracy spowodowanej chorobą trwającą dłużej niż 30 dni;
- ▶ uczestniczenia pracownika w poważnym wypadku kolejowym (kat. A) – w takim przypadku badanie wykonuje się w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej;
- ▶ przed rozpoczęciem przygotowania zawodowego, po ukończeniu którego pracownik będzie wykonywał czynności na stanowisku kolejowym o wyższych wymogach zdrowotnych lub w warunkach innego rodzaju narażenia zawodowego;
- ▶ podejrzenia utraty przez pracownika zdolności fizycznych i psychicznych do wykonywania pracy

na dotychczasowym stanowisku kolejowym – czyli w przypadku gdy pracodawca uzna, że pracownik może nie być zdolny do dalszej pracy (pod względem fizycznym lub psychicznym do wykonywania pracy na stanowisku kolejowym);

- ▶ powrotu pracownika do pracy na stanowisku kolejowym po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy – co w przypadku kolei wykonującej przewozy sezonowe (np. jedynie w okresie wakacyjnym bądź okołowakacyjnym) jest bardzo istotne;
- ▶ przed rozwiązaniem stosunku pracy z pracownikiem, który pracował w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach uciążliwych, albo przed przeniesieniem go z tego stanowiska kolejowego na stanowisko kolejowe, na którym warunki szkodliwe dla zdrowia lub uciążliwe nie występują.

Kto jest odpowiedzialny za skierowanie pracownika na badania?

Do skierowania pracownika na badanie zobowiązany jest pracodawca na podstawie art. 229 Kodeksu pracy.

Pracodawca jest obowiązany zapewnić pracownikom, na swój koszt, profilaktyczną opiekę lekarską.

Przed skierowaniem pracownika na badanie pracodawca musi zawrzeć umowę z Ośrodkiem Kolejowego Zakładu Medycyny Pracy lub Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej, w której określony zostanie m.in. koszt poszczególnych badań.

Warto zwrócić uwagę, że **badaniom wstępnym nie podlegają osoby** przyjmowane do pracy u innego pracodawcy na dane stanowisko **w ciągu 30 dni po rozwiązaniu lub wygaśnięciu** poprzedniego stosunku pracy, jeżeli przedstawią pracodawcy aktualne orzeczenie lekarskie stwierdzające brak przeciwwskazań do pracy w warunkach pracy opisanych w skierowaniu na badania lekarskie, a **pracodawca ten stwierdzi**, że warunki te odpowiadają warunkom występującym na danym stanowisku

pracy, z wyłączeniem osób przyjmowanych do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych.

Szczegółowe wytyczne nt. wymagań zdrowotnych i psychologicznych można znaleźć w załączniku nr 2 do rozporządzenia z 11 stycznia 2021 r.

Orzeczenie lekarskie wystawiane jest w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje osoba przyjmowana do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownik, a drugi pracodawca. Dodatkowo wykonuje się kopię, którą umieszcza się w indywidualnej dokumentacji medycznej osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownika. Pracodawca nie ma wglądu do szczegółowych wyników badań.

A co jeśli pracownik nie przejdzie badań – np. ze względu na brak „dyspozycyjności dnia”?

Istotnym aspektem jest, że istnieje możliwość odwołania się od orzeczenia w terminie 7 dni od dnia jego wydania, za pomocą wniosku o przeprowadzenie ponownego badania, który należy złożyć do uprawnionego lekarza. Orzeczenie w trybie odwoławczym jest ostateczne.

W przypadku gdy pracownik uczestniczył w poważnym wypadku kolejowym badanie wykonuje komisja lekarska powołana w kolejowej poradni medycyny pracy. Istnieje również możliwość odwołania się od tego orzeczenia. W tym celu w terminie 7 dni od dnia wydania orzeczenia należy złożyć wniosek o przeprowadzenie ponownego badania do komisji lekarskiej, która wydała orzeczenie, który wraz z dokumentacją medyczną zostanie przekazany do Komisji Lekarskiej w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej.

Orzeczenie lekarskie wydane w trybie odwoławczym jest ostateczne. Powyższe odwołania mogą być złożone zarówno przez pracodawcę, jak i pracownika.

7.4. Egzamin kwalifikacyjny i weryfikacyjny

Pracownik powinien uzyskać pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego i weryfikacyjnego.

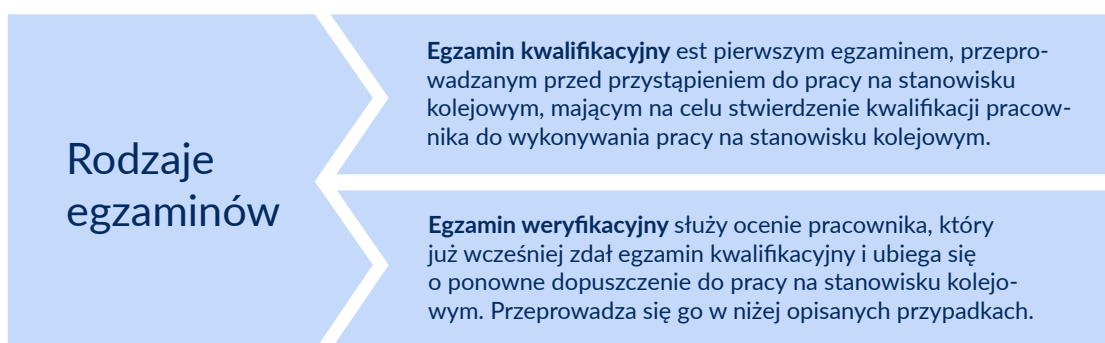
Kto przeprowadza egzaminy kwalifikacyjne weryfikacyjne?

Egzaminy kwalifikacyjne i weryfikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna składająca się z przewodniczącego i członków powołanych na wniosek pracodawcy lub wyspecjalizowanej jednostki szkoleniowej przez właściwego miejscowo dyrektora oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego. Komisja egzaminacyjna może działać m.in. u zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego i przy wyspecjalizowanej jednostce szkoleniowej przedsiębiorstwa prowadzącego działalność polegającą na organizowaniu przygotowania zawodowego lub doskonalenia zawodowego lub przeprowadzaniu egzaminów dla pracowników.

Egzaminy przeprowadzane przez komisję egzaminacyjną, niezależnie od miejsca powołania komisji, powinny być na jednakowym poziomie merytorycznym i obejmować wymagany zakres – np. egzamin przeprowadzany przez komisję egzaminacyjną powołaną przy przewoźniku kolejowym, posiadającym certyfikat bezpieczeństwa nie może różnić się, co do zakresu, od egzaminu przeprowadzanego przez komisję egzaminacyjną powołaną przy zarządcy infrastruktury lub przewoźniku kolei wąskotorowej.

Jakie są rodzaje egzaminów?

Wyróżniamy dwa rodzaje egzaminów, które przeprowadza komisja egzaminacyjna: kwalifikacyjny i weryfikacyjny.



Egzamin weryfikacyjny przeprowadza się w następujących przypadkach:

- ▶ odsunięcia pracownika od pracy na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- ▶ ciągłej przerwy w pracy na danym stanowisku kolejowym trwającej dłużej niż 12 miesięcy lub gdy pracownik nie uzyskał wyniku pozytywnego na egzaminie okresowym;
- ▶ na wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego złożony przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych lub komisję kolejową w związku z udziałem pracownika w zdarzeniu kolejowym;
- ▶ stwierdzenia przez pracodawcę konieczności przeprowadzenia egzaminu w celu zminimalizowania zagrożeń zidentyfikowanych w ramach dokonanej oceny ryzyka.

Różnice w przygotowaniu pracowników do egzaminu kwalifikacyjnego i weryfikacyjnego są takie, że przed egzaminem weryfikacyjnym pracownik musi odbyć jedynie zajęcia próbne, których czas, termin i miejsce przeprowadzenia określa pracodawca. W zależności od przyczyny skierowania na egzamin weryfikacyjny czas trwania zajęć próbnych można określić jako liczbę dni odpowiadającą liczbie dni zajęć próbnych przewidzianą dla danego stanowiska w przygotowaniu zawodowym do egzaminu kwalifikacyjnego (załącznik 1 do rozporządzenia z 11 stycznia 2021 r.). W uzasadnionych sytuacjach może być on mniejszy albo większy. W przypadku egzaminu weryfikacyjnego nie jest wymagane stosowanie dzienniczka przygotowania zawodowego.

Szczegółowe informacje na temat przebiegu egzaminu kwalifikacyjnego – praktycznego i teoretycznego pisemnego i ustnego, są uściślone w §25 – §38 rozporządzenia z 11 stycznia 2021 r. Natomiast wytyczne dot. egzaminu weryfikacyjnego ujęte są w § 44 ww. rozporządzenia.

Komisja egzaminacyjna musi pamiętać, że jest ostatnim ogniwem dzielącym przyszłego pracownika od wykonywania czynności związanych z bezpieczeństwem i brać pod uwagę, że gdy przyszły pracownik nie będzie posiadał wymaganych kwalifikacji może prowadzić do to znacznego zniszczenia mienia lub nawet zagrażać życiu i zdrowiu ludzkiemu.

7.5. Autoryzacja

Warunkiem dopuszczenia pracowników do wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym w danym miejscu pracy (np. posterunek, pojazd) jest przejście praktycznego sprawdzenia w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe (autoryzacja). Uzyskanie autoryzacji jest potwierdzeniem posiadanej

wiedzy na temat: warunków miejscowych, sprzętu i urządzeń będących na wyposażeniu danego miejsca pracy. Zatem dyżurny ruchu przechodzi autoryzację na dany posterunek pracy, natomiast prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe na dany typ pojazdu i odcinek linii kolejowej itp.

Autoryzację przeprowadza się:

- ▶ przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku kolejowym;
- ▶ przy zmianie miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 6 miesięcy – **co jest szczególnie istotne dla kolei wąskotorowych, które prowadzą działalność sezonową**;
- ▶ w przypadku wprowadzenia zmian organizacyjnych lub technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym – czyli np. po wybudowaniu nowego odcinka linii, zmianie mechanizmu rozjazdowego na inny itp.

Autoryzacja powinna być poprzedzona przeszkoleniem praktycznym w miejscu pracy na danym stanowisku pod nadzorem innego pracownika, posiadającego odpowiednią wiedzę, umiejętności i doświadczenie.

Czas trwania przeszkolenia praktycznego powinien być uzależniony od warunków w miejscu pracy (w tym skomplikowania wykonywanych czynności) oraz doświadczenia zawodowego pracownika (jeżeli obejmuje zakres autoryzacji). Przyjęto się, że trwa ono, w zależności od doświadczenia zawodowego na danym stanowisku kolejowym, od 7 do 30 dni. Długość szkolenia uzależniona jest od jego zakresu, który powinien obejmować pełen zakres wiedzy i umiejętności potrzebny do pracy w danym miejscu pracy włączając w to wszelkie sytuacje newralgiczne i potencjalnie niebezpieczne. Przed autoryzacją pracownik powinien zapoznać się z przepisami szczególnie w danym miejscu pracy oraz prowadzoną na nim dokumentacją (regulamin techniczny, przepisy BHP itp.). Odbycie przeszkolenia praktycznego i autoryzacji powinno przebiegać dowodnie – tj. pracownik powinien odpisywać się jako obejmujący posterunek.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach: kierownik pociągu, prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe oraz pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych muszą dodatkowo:

- ▶ wykonać obowiązkowe jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, z czego, o ile to możliwe, dwie należy wykonać między zmrokiem a świtem;
- ▶ nabyć znajomość infrastruktury kolejowej według programu ustalonego przez pracodawcę.

Po uzyskanej autoryzacji w obowiązku pracodawcy jest także przeprowadzanie okresowej kontroli znajomości

infrastruktury kolejowej – co można wykonywać np. w postaci jazdy w kabinie maszynisty i obserwowania czynności wykonywanych przez pracowników.

Autoryzacja jest komisyjnym sprawdzeniem wiedzy pracownika w zakresie danego miejsca pracy. Pracownik obejmujący dane miejsce pracy powinien być specjalistą w zakresie sposobu pracy, warunków miejscowych, urządzeń i sprzętu oraz ich obsługi na danym miejscu pracy (w tym na pojeździe). Dodatkowo podczas komisyjnego sprawdzenia wiedzy, sprawdzić można także znajomość zagadnień ogólnych z zakresu danego stanowiska (np. dla dyżurnego ruchu – budowy rozjazdów).

Uzyskanie autoryzacji przez pracownika należy odnotować w dokumencie upoważniającym do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym bądź osobnej karcie (np. dla prowadzących pojazd tak zwana „Karta znajomości linii kolejowych”, „Karta znajomości typów pojazdów kolejowych”) oraz rejestrze egzaminów pracownika.

7.6. Maszyniści

Egzamin kwalifikacyjny dla prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym przeprowadzany jest analogicznie jak dla pozostałych stanowisk kolejowych.

Linie, o których mowa ww. artykule, to między innymi linie turystyczne eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, **w tym koleje wąskotorowe** oraz linie wąskotorowe eksploatowane w celu przewozu rzeczy.

A jeśli maszynista posiada licencję i świadectwo maszynisty?

Rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty przewiduje inne warianty uzyskania kwalifikacji oraz uprawnień dla osób posiadających licencję maszynisty albo świadectwo maszynisty lub jego odpis.

Pracownik posiada licencję maszynisty

Jeśli pracownik posiada ważną licencję maszynisty pracodawca może go zwolnić z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego i części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego. Wszystkie inne elementy przygotowania zawodowego i egzaminu powinny być wykonywane.

Pracownik posiada licencję i świadectwo maszynisty

Pracodawca może wydać prawo kierowania pojazdem kolejowym uprawniające do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, bez konieczności przeprowadzania szkolenia i zdania egzaminu kwalifikacyjnego:

- ▶ dla pracownika uprawnionego do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty na podstawie licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty;
- ▶ pracownika, który posiada odpis świadectwa maszynisty wydany przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury, stwierdzający, że wykonywał on uprzednio czynności na stanowisku maszynisty.

Warunkiem wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym jest przeprowadzenie autoryzacji oraz posiadanie przez pracownika orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnianie wymagań niezbędnych do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe.

7.7. Oświadczenia i praca maszynistów

Oświadczenie maszynisty – co to takiego?

Każdy maszynista oraz prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe na rzecz przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej lub użytkownika bocznic kolejowej musi złożyć oświadczenie o swoim zatrudnieniu zgodnie z art. 22ca ustawy o transporcie kolejowym. Należy w nim zawrzeć głównie informacje dotyczące zatrudnienia, tj. czy pracownik składający oświadczenie pracuje u jednego czy większej liczby pracodawców.

A dokładnie ustawa o transporcie kolejowym mówi, że:

1. Maszynista jest obowiązany do niezwłocznego poinformowania przewoźnika kolejowego lub zarządcy, na rzecz których świadczy pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia, o:
 - 1) świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej albo
 - 2) niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

Wzory oświadczeń można pobrać ze strony Urzędu Transportu Kolejowego:

- ▶ [oświadczenia o świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego \(...\);](#)
- ▶ [oświadczenie o niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego \(...\).](#)

Co powinno zawierać oświadczenie?

Oświadczenie musi zawierać informację o wykonywaniu lub niewykonywaniu pracy na rzecz więcej niż jednego pracodawcy. Jeśli maszynista wykonuje pracę na rzecz więcej niż jednego pracodawcy, w oświadczeniu musi znaleźć się informacja o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin świadczenia pracy u danego pracodawcy.

Kiedy i gdzie złożyć oświadczenie?

Prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe zatrudnieni lub świadczący usługi na kolei wąskotorowej co do zasady nie muszą składać oświadczeń swojemu pracodawcy. Obowiązek składania oświadczeń dotyczy maszynistów zatrudnionych lub świadczących usługi u przewoźników kolejowych posiadających certyfikat bezpieczeństwa, zarządców posiadających autoryzację bezpieczeństwa oraz prowadzących pojazdy kolejowe zatrudnionych lub świadczących usługi na rzecz użytkowników bocznic kolejowej lub przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

Jeżeli kolejka wąskotorowa nie jest przedsiębiorcą wykonującym przewozy w obrębie bocznic kolejowej lub użytkownikiem bocznic kolejowej (a co do zasady większość pełni funkcję przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, gdyż zarządza liniami), to zatrudnieni na niej prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowi **nie muszą składać oświadczeń**.

Maszynista oraz prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe na rzecz przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej lub użytkownika bocznic kolejowej musi złożyć oświadczenie zarówno w przypadku zatrudnienia, jak i w trakcie pracy, kiedy zatrudnił się dodatkowo u innego pracodawcy. Co ważne, oświadczenia należy złożyć **każdorazowo** w następujących przypadkach: zmiany pracodawcy, zatrudnienia się dodatkowo u danego pracodawcy, rozwiązania stosunku pracy z którymkolwiek z pracodawców itd. W takich przypadkach oświadczenia składamy do **każdego** pracodawcy, u którego świadczymy pracę lub usługi – **niezależnie od tego czy wcześniej zostało złożone do danego pracodawcy już jakiekolwiek oświadczenie**. Oświadczenie należy złożyć w pierwszym dniu pracy – jak już wspomniano wyżej – do każdego pracodawcy (nie może zachodzić różnica pomiędzy oświadczeniami złożonymi u różnych pracodawców, u których świadczymy pracę).

Pracodawca jest zobowiązany do przekazania złożonego przez maszynistę oświadczenia do Prezesa UTK. Czas na przekazanie oświadczenia to 14 dni od daty złożenia oświadczenia przez maszynistę. Pracodawca powinien także wymieniać się harmonogramami pracy maszynisty z innymi pracodawcami, u których jest on zatrudniony – w takim sposób, aby zachować minimalny okres wypoczynku i żeby nie przekroczyć maksymalnego czasu pracy.

Czas pracy

Należy przestrzegać kilku ważnych reguł:

- ▶ 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku;
- ▶ maksymalnie 12 godzin pracy;
- ▶ w tym samym czasie wykonujemy nasze obowiązki tylko u jednego pracodawcy;
- ▶ w czasie zwolnienia lekarskiego u jednego pracodawcy nie wykonujemy pracy u innego;
- ▶ raz na 4 tygodnie – jedna niedziela musi być wolna.

Dlaczego to takie ważne?

Wyżej wymienione reguły są prostym sposobem na nadzorowanie czasu pracy maszynistów – a także dają możliwość kontrolowania ich minimalnego odpoczynku i maksymalnego czasu pracy. Dodatkowo – co ważne – art. 65 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym mówi, że kto uchyla się od złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 22ca ust. 1, albo zawiera w nim informacje niezgodne ze stanem faktycznym, podlega karze grzywny. W związku z czym niezłożenie, brak aktualizacji itp. oświadczeń jest obarczone karą grzywny – uniknąć tego da się w prosty sposób – składając stosowne oświadczenie. Podstawowe pytania i odpowiedzi zamieszczone są na stronie UTK.

7.8. Doskonalenie zawodowe i egzaminy okresowe

Celem doskonalenia zawodowego (tak zwanych „pouczeń okresowych”) jest zdobywanie i podnoszenie kwalifikacji, wiedzy oraz umiejętności zawodowych. W ramach pouczeń okresowych należy przeanalizować zaistniałe zdarzenia kolejowe i sytuacje niebezpieczne oraz przypomnieć podstawowe informacje niezbędne w pracy na danym stanowisku kolejowym. Forma doskonalenia zawodowego jest dowolna, np. prezentacja, wykład, ćwiczenia, warsztaty czy zajęcia w terenie. Prowadzącymi powinny być osoby znające specyfikę pracy na danym stanowisku, posiadające wiedzę ogólną z zakresu kolejnictwa. W przypadku kolei wąskotorowych, biorąc pod uwagę specyfikę jej działalności, zaleca się, aby doskonalenie zawodowe przeprowadzać dwa razy do roku – przed sezonem – w celu przypomnienia, usystematyzowania i zwiększenia wiedzy i umiejętności pracowników – oraz po sezonie – w celu przeanalizowania zdarzeń kolejowych, sytuacji niebezpiecznych i potencjalnie niebezpiecznych. Doskonalenie zawodowe powinno być wykonywane wg określonego planu (Plan/program doskonalenia zawodowego/pouczeń okresowych) możliwie dla każdego stanowiska osobno. Pewne kwestie wspólne mogą być przeprowadzane razem. Do określenia Planu doskonalenia zawodowego można skorzystać z zagadnień ujętych w załączniku nr 1 rozporządzenia z 11 stycznia 2021 r., wzbogacając

je o analizę wszelkich zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz wniosków pracowników dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Powinien on zawierać także kwestie związane ze specyfiką działalności kolei wąskotorowej, w tym dotyczące BHP. Przebieg doskonalenia zawodowego i obecność na nim pracowników powinna być przeprowadzona dowodnie, a pracodawca powinien prowadzić rejestr, w którym odnotowuje przeprowadzenie doskonalenia zawodowego dla danego pracownika w danym czasie (harmonogram z wykazem pracowników).

Doskonalenie zawodowe może być przeprowadzane także w formie pouczeń doraźnych (tj. w danym miejscu pracy) polegających na dyskusji i omówieniu przytoczonych powyżej zagadnień. Zajęcia powinny być odnotowane w dokumentacji pracownika oraz możliwie w „głównej” książce pracownika (np. książka pokładowa pojazdu z napędem itp.).

Egzaminy okresowe powinny być wykonywane nie rzadziej niż raz na 4 lata – licząc od dnia ostatniego egzaminu (kwalifikacyjnego, weryfikacyjnego, okresowego). Skład komisji egzaminacyjnej powinien być analogiczny jak w przypadku egzaminu kwalifikacyjnego i weryfikacyjnego, tj.:

- ▶ przewodniczący, posiadający wykształcenie wyższe, kwalifikacje zawodowe odpowiadające jednej ze specjalności osób egzaminowanych i co najmniej 4-letni staż pracy w danej specjalności;
- ▶ co najmniej dwaj członkowie, posiadający wykształcenie co najmniej średnie, kwalifikacje zawodowe odpowiadające jednej ze specjalności osób egzaminowanych i co najmniej 4letni staż pracy w danej specjalności;
- ▶ sekretarz komisji wyznaczony przez pracodawcę lub wyspecjalizowaną jednostkę szkoleniową.

Egzamin okresowy powinien mieć formę testu jednokrotnego wyboru z minimalną liczbą 30 pytań, a czas na jego napisanie powinien wynosić nie więcej niż liczba pytań pomnożona przez 3 minuty (przy trzech wariantach odpowiedzi). Przy uzyskaniu wyniku co najmniej 2/3 dobrych odpowiedzi egzamin okresowy uważa się za zdany – tj. wynikiem egzaminu jest wynik pozytywny lub negatywny (bez ocen szczegółowych). Jeśli pracownik uzyska wynik negatywny, to pracodawca określa mu termin egzaminu poprawkowego. Maksymalnie można zdawać dwa egzaminy poprawkowe.

7.9. Rejestr egzaminów pracownika, upoważnienie i prawo kierowania

Wszystkie dane dotyczące zdobytych kwalifikacji (świadectwa zdania egzaminu kwalifikacyjnego, weryfikacyjnego, egzaminów okresowych, autoryzacji) należy wpisywać do Rejestru egzaminów pracownika, który powinien być prowadzony dla każdego z pracowników osobno.

W momencie, kiedy pracownik posiada zdany egzamin kwalifikacyjny lub weryfikacyjny, pracodawca zobowiązany jest wystawić mu upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym. Wzór dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym stanowi załącznik 8 do rozporządzenia z 11 stycznia 2021 r. Jego rozmiar określony jest jako format A7 (74 x 105 mm po złożeniu).

W przypadku stanowiska „Prowadzący pojazdy kolejowe (...)” po dokonaniu autoryzacji pracodawca wystawia prawo kierowania pojazdem kolejowym, którego wielkość określona jest jako format A7 (po złożeniu). Wzór stanowi załącznik 7 do rozporządzenia z 11 stycznia 2021 r.:

Dodatkowo pracodawca powinien prowadzić rejestr wydanych dokumentów, w którym uwzględni wydane upoważnienia oraz rejestr wydanych praw kierowania. W powyższych rejestrach należy zawrzeć numer wydanego dokumentu, imię i nazwisko posiadacza, datę wydania, wystawiającego, datę odebrania, odbierającego oraz datę unieważnienia lub zwrócenia – powyższe dane powinny zostać potwierdzone (np. data odebrania z podpisem osoby odbierającej).

Aby rozpocząć działalność musisz posiadać osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Będą to obligatoryjnie prowadzący pojazdy kolejowe, dyżurni ruchu, kierownicy pociągu.

Te stanowiska wynikają bezpośrednio z rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Dokument upoważniający do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym

<p>7. Egzamin okresowy:</p> <p>.....</p> <p>..... (na stanowisko)</p> <p>..... (data egzaminu) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p>8. Egzamin okresowy:</p> <p>.....</p> <p>..... (na stanowisko)</p> <p>..... (data egzaminu) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p>9. Egzamin okresowy:</p> <p>.....</p> <p>..... (na stanowisko)</p> <p>..... (data egzaminu) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p style="text-align: center;">- 4 -</p>	<p style="text-align: center;">..... (pieczęć podłużna pracodawcy)</p> <p style="text-align: center;">UPOWAŻNIENIE Nr</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">Miejsce na fotografię (3 cm x 4 cm)</p> </div> <p style="font-size: small;">Wydane na podstawie § 41 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych</p> <p style="text-align: right;">..... (podpis posiadacza)</p> <p>Uprawnia: (imię i nazwisko pracownika)</p> <p>..... (data i miejsce urodzenia)</p> <p>do wykonywania czynności na:</p> <p>..... (nazwa stanowiska)</p> <p>Wystawił: (data, podpis i pieczęć wydającego)</p> <p>Symbol druku ścisłego zarachowania</p>
--	--

<p>1. Autoryzacja na:</p> <p>..... (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>..... (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p>2. Autoryzacja na:</p> <p>..... (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>..... (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p>3. Autoryzacja na:</p> <p>..... (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>..... (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p style="text-align: center;">- 2 -</p>	<p>4. Autoryzacja na:</p> <p>..... (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>..... (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p>5. Autoryzacja na:</p> <p>..... (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>..... (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p>6. Autoryzacja na:</p> <p>..... (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego)</p> <p>..... (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć potwierdzającego)</p> <p style="text-align: center;">- 3 -</p>
---	---

Prawo kierowania pojazdem kolejowym

	<p>..... (pracodawca)</p> <p>PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM</p>
--	---

<p>..... (pracodawca)</p> <p>PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM</p> <div><p>Miejsce na fotografię (3 cm X 4 cm)</p><p>Seria Nr</p><p>..... (własnoręczny podpis posiadacza)</p><p>..... m.p. okrągłej</p><p>..... (nazwisko)</p><p>..... (imię)</p><p>..... (data i miejsce urodzenia)</p></div>	<p>Na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego zdanego w dniu r.</p> <p>na (wymienić nazwę stanowiska)</p> <p>.....</p> <p>(świadectwo nr z dnia r.)</p> <p>oraz zaliczonej jazdy próbnej</p> <p>w dniu r.</p> <p>uzyskał prawo samodzielnego kierowania</p> <p>..... (wymienić rodzaj pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p>..... m.p. okrągłej</p> <p>....., dnia r.</p> <p>..... (pieczęć i podpis wydającego)</p> <p>Symbol druku ściślego zarachowania</p>
--	--



8. Inne obowiązki

Zarządca infrastruktury

Zarządca infrastruktury w ramach posiadanych przepisów wewnętrznych musi założyć dokumentację związaną z utrzymaniem linii kolejowej, tj.:

- ▶ Książkę kontroli stanu torów;
- ▶ Książkę kontroli obchodów torów;
- ▶ Dziennik oględzin rozjazdów;
- ▶ Arkusze badania technicznego rozjazdów.

Natomiast zgodnie z ustawą Prawo budowlane musi założyć książki obiektu budowlanego, jakim są tor kolejowy, rozjazdy, obiekty inżynieryjne (jeżeli występują), budynki stacyjne itd.

Zgodnie z art. 62 ust. 1 Prawa budowlanego obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli:

- 1) okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego:
 - a) elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu;
 - b) instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska;
 - c) instalacji gazowych oraz przewodów kominowych (dymowych, spalinowych i wentylacyjnych);

2) okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia; kontrolą tą powinno być objęte również badanie instalacji elektrycznej i piorunochronnej w zakresie stanu sprawności połączeń, osprzętu, zabezpieczeń i środków ochrony od porażeń, oporności izolacji przewodów oraz uziemień instalacji i aparatów.

Badania takie powinny wykonywać **osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi**, co w konsekwencji spowoduje dodatkowe koszty.

Przewoźnik kolejowy

Przewoźnik kolejowy musi dodatkowo założyć i prowadzić rejestr pojazdów kolejowych (rejestr eksploatującego) zgodnie z postanowieniami rozporządzenia w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych.

Ponadto przewoźnik powinien wystawić świadectwa sprawności technicznej dla posiadanych pojazdów kolejowych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.

Należy również pamiętać o właściwym dozorowaniu urządzeń podlegających dozorowi technicznemu. Będą to oczywiście zbiorniki hamulcowe montowane na pojazdach kolejowych oraz kotły parowozów.

Aby rozpocząć działalność należy posiadać osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Będą to obligatoryjnie maszyniści lub prowadzący pojazdy kolejowe, dyżurni ruchu, kierownicy pociągu. Te stanowiska wynikają bezpośrednio z rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Zgodnie z zapisami w §118 ust. 2 rozporządzenia Obsługa pociągu powinna się składać z co najmniej

dwóch uprawnionych osób. W pociągach obsługiwanych przez lekkie wagony silnikowe, spalinowe lub elektryczne oraz w pojazdach pomocniczych dopuszcza się jednoosobową obsługę pociągu. Drużyna trakcyjna może pełnić rolę drużyny konduktorskiej.

Forma zatrudnienia nie została jednak określona; może to być umowa o pracę lub inna umowa cywilna regulująca zobowiązania stron.

Spełnienie opisanych powyżej dodatkowych uwarunkowań pozwala na rozpoczęcie prowadzenia działalności.

8.1. Czy to koniec?

Uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa nie zwalnia z konieczności składania do Prezesa UTK rocznego raportu z prowadzonej działalności. W celu realizacji zadań w zakresie regulacji transportu kolejowego, UTK zbiera i analizuje informacje dotyczące rynku przewozów kolejowych. UTK może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, operatorów obiektu infrastruktury usługowej i przewoźników kolejowych udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego.

Procedura sprawozdawczości z działalności na rynku transportu kolejowego wynika z realizacji zadań Prezesa UTK, określonych w art. 13 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym oraz stanowi żądanie Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 3a pkt 3 oraz ust. 3b ww. ustawy.

W przypadku niewywiązywania się z obowiązku sprawozdawczości, może zostać wszczęte postępowanie z urzędu zmierzające do nałożenia kary pieniężnej w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym (do równowartości 20 000 euro) oraz dodatkowo kary pieniężnej na kierownika podmiotu (prezesa zarządu) w wysokości do 300% wynagrodzenia miesięcznego (zgodnie z art. 66 ustawy o transporcie kolejowym).

Sprawozdawczość odbywa się w ujęciu rocznym – do 31 marca roku następującego po roku sprawozdawczym koleje wąskotorowe wypełniają druk KW-rok. Wypełnione sprawozdania należy przekazywać za pomocą modułu SPRAWOZDAWCZOŚĆ UTK dostępnego z poziomu platformy Kolejowe E-Bezpieczeństwo.

W zestawieniu należy podać dane wszystkich kolei wąskotorowych znajdujących się w zarządzie danego operatora. W przypadku kiedy operator zarządza więcej niż jedną koleją, należy dla każdej z nich przygotować oddzielny formularz.

Sprawozdanie składa się z czterech obszarów. Są to:

- ▶ **Dane Ekonomiczne** – przedstawienie przychodów z działalności kolei wąskotorowej, uzyskane dotacje na jej funkcjonowanie oraz koszty związane bezpośrednio z realizacją przewozów pasażerskich oraz towarowych na sieci kolei wąskotorowej.
- ▶ **Przewozy** – przedstawienie liczby przewiezionych pasażerów oraz masy ładunków wraz z pracą eksploatacyjną oraz pracą przewozową wykonaną dla danego rodzaju przewozów, przypadającą na każdy miesiąc roku sprawozdawczego.
- ▶ **Tabor** – przedstawienie danych dotyczących taboru kolejowego wykorzystywanego przez kolej wąskotorową w roku sprawozdawczym. Wypełniając sprawozdanie należy podać rodzaj taboru, jego oznaczenie oraz określić czy był on eksploatowany. Prace wykonywane przy pojeździe w okresie sprawozdawczym, opisujące utrzymanie taboru.
- ▶ **Infrastruktura** – przedstawienie informacji dotyczących infrastruktury wykorzystywanej przez kolej wąskotorową, prześwitu linii kolejowej będącej w eksploatacji kolei wąskotorowej, długości eksploatowanych linii kolejowych oraz długość eksploatowanych torów, przypisanych dla danego województwa.

Przypominamy również, że zmiany do ustawy o transporcie kolejowym, które weszły w życie 30 grudnia 2016 r., powodują, że wykonywanie przewozów na liniach wąskotorowych **nie wymaga posiadania licencji przewoźnika kolejowego**.

W związku z tym przedsiębiorcy wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej, a posiadający licencję przewoźnika kolejowego udzieloną na podstawie dotychczasowych przepisów, mogą wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wygaszenie tej licencji. W przypadku podjęcia decyzji o jej utrzymaniu, przedsiębiorcy posiadający licencję mają obowiązek dostosować swoją działalność do wymagań wynikających z ustawy o transporcie kolejowym, takich jak dobra reputacja, wiarygodność finansowa, kompetencje zawodowe oraz ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.



Dodatek 1

Identyfikacja opłat

Pobieranie opłat reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania⁸ – dalej także rozporządzenie ws. opłat. W załączniku do niniejszego rozporządzenia zestawiono tabelarycznie wysokości opłat za poszczególne czynności wykonywane przez Prezesa UTK.

Na etapie składania wniosku należy wpłacić wskazaną w rozporządzeniu ws. opłat należność za wydanie świadectwa bezpieczeństwa.

Opłatę należy wnieść na konto bankowe Urzędu Transportu Kolejowego:

47 1010 1010 0055 0022 3100 0000

Opłaty dokonywane spoza granic Polski należy wnieść na konto:

PL47 1010 1010 0055 0022 3100 0000
SWIFT/BIC NBPLPLPW

Potwierdzenie wykonania opłaty należy dołączyć do wniosku.

W tytule opłaty należy umieścić informacje dotyczące wniosku, typu pojazdu, budowli czy urządzenia oraz podać NIP (jeżeli organizacja posiada).

Zgodnie z §5 pkt 1 rozporządzenia ws. opłat: wysokość opłat za złożenie wniosku w sprawie wydania, przedłużenia ważności i zmiany świadectwa

bezpieczeństwa oraz za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, typu urządzeń oraz typu eksploatowanego pojazdu kolejowego przez zarządcę infrastruktury:

- kolei wąskotorowych,
- dróg funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei Unii przeznaczonych do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, lub wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów, dróg eksploatowanych w celach rekreacyjno-wypoczynkowych – oraz przewoźnika kolejowego prowadzącego działalność wyłącznie w obrębie tej infrastruktury – wynosi 10% opłaty dla danego rodzaju sprawy.

Wysokość opłaty za wydanie i zmianę świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu będącego pojazdem historycznym lub turystycznym wynosi 10% opłaty dla danego rodzaju sprawy.

Świadectwo bezpieczeństwa

Wysokość opłaty związanej z uzyskaniem świadectwa bezpieczeństwa, zarówno dla zarządcy infrastruktury, jak również dla przewoźnika przedstawiono w tabeli.

rodzaj czynności	wysokość opłaty [PLN]
wydawanie dokumentu świadectwa bezpieczeństwa	700
przedłużanie ważności świadectwa bezpieczeństwa	350
zmiana świadectwa bezpieczeństwa	150

⁸ Dz. U. z 2021r. poz. 1358 z dnia 22 lipca 2021 r.

Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu

Opłata za wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, pojazdów kolejowych i urządzeń:

rodzaj czynności	wysokość opłaty [PLN]
Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli	3000
Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego	2000
Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia	3000

Na kolejach wąskotorowych należy pamiętać o urządzeniach do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego – będą to obligatoryjnie urządzenia do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego oraz w niektórych przypadkach sygnalizatory, stacyjne urządzenia sterowania ruchem kolejowym czy urządzenia łączności bezprzewodowej.

Opłata skarbową za pełnomocnictwo

Dokument stwierdzający udzielenie pełnomocnictwa należy załączyć wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej w wysokości 17 PLN. Opłatę należy wnieść przelewem lub w kasie urzędu miasta właściwego dla miejsca złożenia dokumentów (czyli siedziby urzędu lub jego oddziału terenowego, do którego składamy wniosek).

W tytule przelewu należy wpisać:

„Opłata skarbową za udzielenie pełnomocnictwa w sprawie...”



Dodatek 2

Przejazdy kolejowo-drogowe

Wymagania prawne

Wymagania prawne dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych zawarte są w:

- a) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie⁹, zwanego dalej „rozporządzeniem z 2015 r.”,
- b) rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie¹⁰, zwanego dalej „rozporządzeniem z 1998 r.”.

Oba rozporządzenia są obowiązujące. Rozporządzenie z 2015 r. obejmuje jednak tylko te przejazdy i przejścia, które nie służą zarządcy infrastruktury kolejowej (§2 ust. 2).

W przypadku gdy obowiązujące jest rozporządzenie z 2015 r., to zachodzi potrzeba ustalenia sposobu zabezpieczenia przejazdu (w tym ustalenia kategorii) oraz założenia metryki.

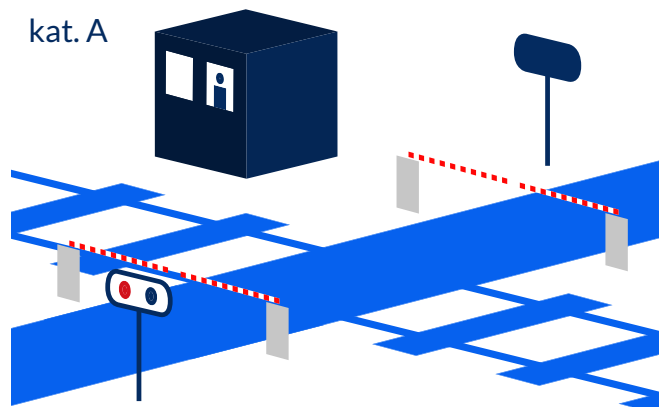
Dodatkowo istotnym aktem prawnym jest także rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach¹¹, zwane dalej „rozporządzeniem z 2003 r.”, w którym określone

zostały zasady umieszczania oznakowania drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych.

Jak ustalić kategorię przejazdu?

Ustalenie sposobu zabezpieczenia polega przede wszystkim na ustaleniu kategorii przejazdu lub przejścia. Zgodnie z §5 rozporządzenia z 2015 r., przejazdy i przejścia dzieli się na następujące kategorie:

- 1) kategoria A – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany:
 - a) przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje,
 - b) przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni;



- 2) kategoria B – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku:

⁹ Dz.U. z 2015 r., poz. 1744 z późn. zm. z dnia 20 października 2015 r.

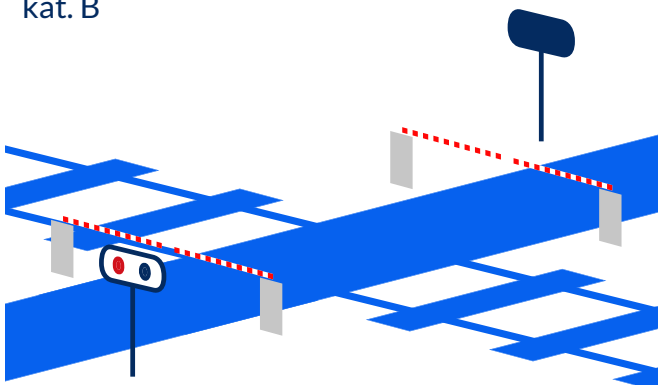
¹⁰ Dz.U. z 1998 r., Nr 151, poz. 987 z dnia 10 września 1998 r.

¹¹ Dz.U. z 2019, poz. 2311, z późn. zm. z dnia 3 lipca 2003 r.

a) wjazdu na przejazd albo

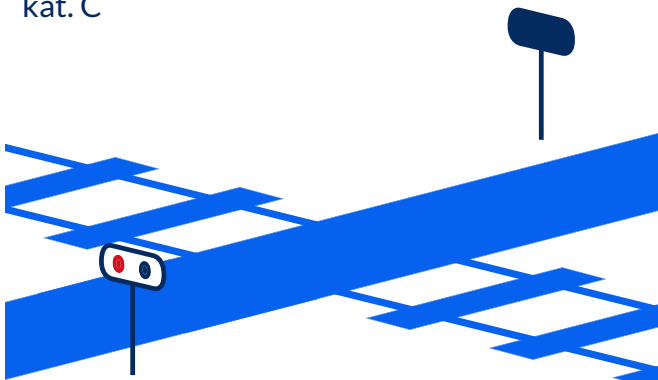
b) wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;

kat. B



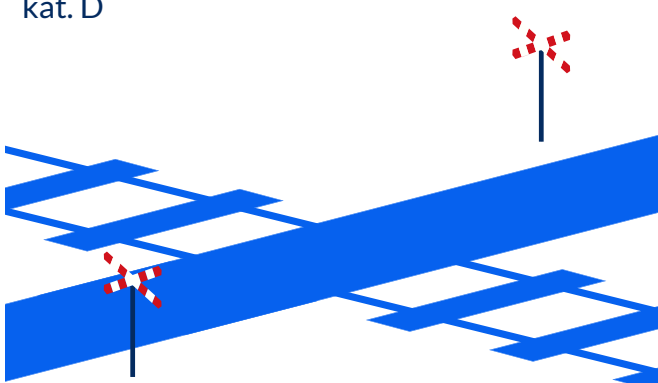
3) kategoria C – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną;

kat. C



4) kategoria D – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;

kat. D

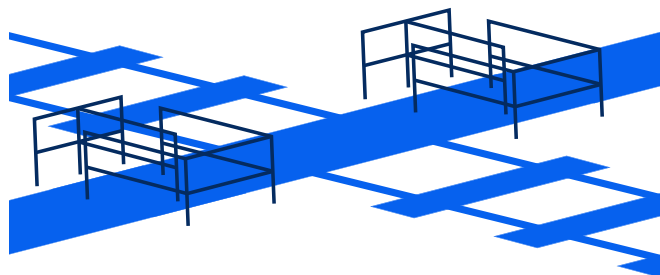


5) kategoria E – przejścia wyposażone w:

a) półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo

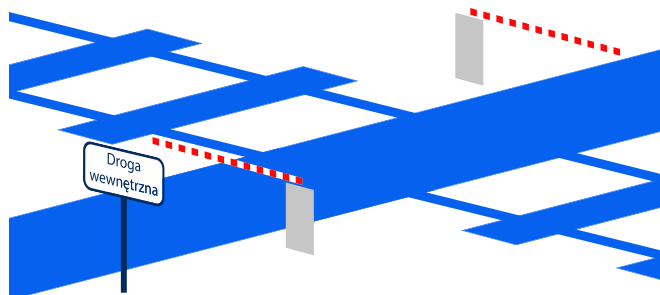
b) kołowrotki, barierki lub labirynty;

kat. E



6) kategoria F – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone zgodnie z §12 ust. 2 rozporządzenia z 2015 r.

kat. F



Ustalenie odpowiedniej kategorii przejazdu zależy od spełnienia warunków, które ujęto w §7 – 12 rozporządzenia z 2015 r.:

§7. 1. Do **kategorii A** zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe, na których:

1) droga publiczna na jednym przejeździe kolejowo-drogowym przecina więcej niż trzy tory lub

2) droga publiczna przecina tory, po których, zgodnie z regulaminem technicznym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art.17 ust.7 ustawy o transporcie kolejowym, lub regulaminem pracy bocznicy kolejowej, przejeżdżają staczane lub odrzucane podczas rozrzędu wagony, lub

3) nie są spełnione warunki techniczne określone dla kategorii B, C lub D.

2. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A można stosować półsamoczynny system przejazdowy, z możliwością obsługi na miejscu albo z odległości.

3. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi lub warunkami prowadzenia ruchu

kolejowego, dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwanym na miejscu albo z odległości, może on być doposażony w:

- 1) tarcze ostrzegawcze przejazdowe;
- 2) urządzenia łączności systemu „Radio-STOP”.

4. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, zarządca kolei w porozumieniu z zarządcą drogi może, uwzględniając zachowanie bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym, ustalić, aby:

- 1) rogatki na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A w porze nocnej albo w ciągu całej doby były zamknięte, a otwierane na żądanie użytkowników drogi;
- 2) przejazd kolejowo-drogowy nie był obsługiwany, a rogatki pozostawały w stanie otwartym podczas ograniczeń w użytkowaniu linii kolejowej lub bocznic kolejowej trwających powyżej 4 godzin.

§8. 1. Do **kategorii B** zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami publicznymi, na których:

- 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 150 000 lub
- 2) linia kolejowa lub bocznic kolejowa krzyżuje się z drogą krajową.

2. Przejazdy kolejowo-drogowe kategorii niższej niż B, niespełniające wymagań, o których mowa w ust. 1, mogą zostać zaliczone do kategorii B, jeżeli jest to uzasadnione warunkami miejscowymi lub koniecznością poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub drogowego.

§9. Do **kategorii C** zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami publicznymi, na których ruch kolejowy na danym odcinku linii kolejowej lub bocznic kolejowej jest prowadzony z maksymalną prędkością nie większą niż 140 km/h oraz:

- 1) iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 60 000 i mniejszy od liczby 150 000 lub
- 2) iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 60 000, a widoczność przejazdu kolejowo-drogowego nie odpowiada warunkom technicznym określonym dla przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D.

§10. Do **kategorii D** zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami publicz-

wych lub bocznic kolejowych z drogami publicznymi, na których:

- 1) iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 60 000, a ruch kolejowy na danym odcinku linii kolejowej lub bocznic kolejowej jest prowadzony z prędkością maksymalną nie większą niż 120 km/h oraz są spełnione warunki widoczności wskazane w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia albo
- 2) bez względu na warunki widoczności dopuszczalna prędkość pociągu na przejeździe kolejowo-drogowym nie przekracza 20 km/h.

§11. 1. Do **kategorii E** zalicza się przejścia przez tory kolejowe.

2. Jeżeli przejście nie spełnia warunków widoczności określonych w części C załącznika nr 3 do rozporządzenia, przejście wyposaża się w półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe.

3. Zabezpieczenie przejścia kołowrotkami, barierkami lub labiryntami dopuszcza się w przypadku przejścia przez tory, po których wagony podczas rozrządu nie są staczane lub odrzucane:

- 1) jeżeli przejście odpowiada warunkom widoczności określonym w części C załącznika nr 3 do rozporządzenia albo
- 2) bez względu na warunki widoczności, jeżeli prędkość pociągu na przejściu nie przekracza 20 km/h.

4. Barierki zabezpieczające przejście ustawia się w taki sposób, aby pieszy musiał przed przejściem przez tor kolejowy zmienić kierunek ruchu. Na liniach wielotorowych pierwsze wejście pomiędzy barierki powinno zmuszać pieszego do ruchu w kierunku przeciwnym do zasadniczego kierunku ruchu pociągów po najbliższym torze.

§12. 1. Do **kategorii F** zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych.

2. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia kategorii F wyposaża się:

- 1) w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub
- 2) zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B.

3. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia kategorii F są użytkowane na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, która określa w szczególności sposoby ich zabezpieczenia i użytkowania.

Przejazdy kolejowo-drogowe, które są objęte rozporządzeniem z 2015 r., mogą mieć kategorię A, B, C D lub F. Przejścia mogą mieć kategorię E. Kategorie A, B, C i D dotyczą przejazdów w ciągu dróg publicznych, tj. dróg, których zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, prezydent miasta lub burmistrz, zarząd powiatu bądź zarząd województwa. Wszystkie pozostałe drogi są drogami wewnętrznymi. W ciągu takich dróg mogą być obecne wyłącznie przejazdy kategorii F, które użytkuje się zgodnie z umową pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej i użytkownikiem przejazdu, w której określa się warunki zabezpieczenia zgodnie z §12 ust. 2 rozporządzenia 2015 r. W ciągu dróg wewnętrznych nie mogą być usytuowane przejazdy kategorii A,B C lub D.

Przejazd w ciągu drogi publicznej, który spełnia warunki określone w §7 ust. 1, musi być kategorii A. Jeżeli przejazd nie spełnia tych warunków, ale leży w ciągu drogi krajowej, wówczas musi być przynajmniej kategorii B. Jeżeli ten warunek nie jest spełniony, to kategoria zależy od maksymalnej prędkości pociągów na przejeździe. Jeżeli prędkość na przejeździe wynosi nie więcej niż 20 km/h, wówczas przejazd może być kategorii D. Gdy prędkość ta jest większa, wówczas kategorię określa się na podstawie iloczynu ruchu i warunków widoczności.

PRZYKŁAD

Przejazd jest umieszczony na drodze publicznej. Linia kolejowa jest jednotorowa. Iloczyn ruchu wynosi 8 000.

Jaka kategoria? Wystarczy kategoria D.

PRZYKŁAD

Przejazd jest umieszczony na drodze publicznej. Linia kolejowa jest dwutorowa. Iloczyn ruchu wynosi 80 000, jednak prędkość na linii wynosi 20 km/h.

Jaka kategoria? Wystarczy kategoria D.

PRZYKŁAD

Przejazd jest umieszczony na drodze publicznej. Linia kolejowa jest dwutorowa. Iloczyn ruchu wynosi 80 000, jednak prędkość na linii wynosi 25 km/h.

Jaka kategoria? Przejazd musi być przynajmniej kategorii C.

Iloczyn ruchu – co to takiego i jak to obliczyć?

Iloczyn ruchu jest to wartość wyliczona z przemnożenia dobowego natężenia ruchu pojazdów drogowych i natężenia ruchu pociągów na linii w tym samym okresie, zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia z 2015 r. Jeżeli iloczyn ruchu wynosi więcej niż 150 000, wówczas przejazd musi być przynajmniej kategorii B. Dla wartości mniejszej od 150 000, lecz większej od 60 000, przejazd musi być przynajmniej kategorii C. Dla wartości mniejszej od 60 000 istotną rolę odgrywają warunki widoczności, które dla danego przejazdu określa się zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia z 2015 r.

Pomiary natężenia ruchu drogowego wykonuje zarządca drogi nie rzadziej niż co 5 lat. Na przejazdach kategorii D o iloczynie mieszczącym się w zakresie 20 000 – 40 000 najbliższy pomiar wykonuje się nie później niż po 2 latach, a przy iloczynie większym niż 40 000 – nie później niż po roku.

Pomiary te wykonuje się w miesiącach kwiecień – maj lub wrzesień – październik, w ciągu dwóch kolejnych dób (wtorek i środa lub środa i czwartek), o czym zarządca drogi powiadamia wcześniej zarządcę kolei.

Z tego samego okresu zarządca kolei oblicza natężenie ruchu kolejowego.

Z pomiarów z dwóch dób wylicza się średnie dobowe natężenie, jako średnią arytmetyczną z obu dób.

Na podstawie obu wyników zarządca kolei oblicza iloczyn ruchu, będący przemnożeniem średniego dobowego natężenia ruchu drogowego i średniego dobowego natężenia ruchu kolejowego. Wyniki pomiarów i obliczony iloczyn zarządca kolei zapisuje w metryce.

PRZYKŁAD

Zarządca drogi przekazał wyniki pomiaru natężenia ruchu drogowego (NR_D). Wynosi ono 5 460. Pomiar został wykonany 11 i 12 maja 2016 r. W tych dniach przez przejazd przejechało (na podstawie dziennika ruchu) odpowiednio 7 i 12 pociągów (pierwsza i druga doba).

Ile wynosi iloczyn ruchu?

Natężenie ruchu kolejowego oblicza się jako średnią arytmetyczną z obu dób:

$$NR_K = \frac{7+12}{2} = \frac{19}{2} = 9,5$$

Następnie należy przemnożyć natężenie ruchu kolejowego oraz otrzymane od zarządcy drogi natężenie ruchu drogowego:

$$I = NR_D \cdot NR_K = 5\,460 \cdot 9,5 = 51\,870$$

Obliczony iloczyn ruchu wyniósł 51 870. Przejazd ten może zostać zakwalifikowany do kategorii D, jednak najbliższy pomiar natężenia ruchu drogowego i kolejowego należy wykonać najpóźniej za rok.

Warunki widoczności

Warunki widoczności określają minimalną odległość mierzoną po osi toru, począwszy od km przejazdu, z obu stron, z każdego kierunku, w jakiej czoło pociągu musi być cały czas widoczne dla kierującego pojazdem drogowym w określonych miejscach pomiaru.

Miejsca te ustala się na 5, 10 i 20 m na osi drogi, mierząc od skrajnej szyny, z obu stron przejazdu.

Dla punktu 5 i 10 m minimalna odległość mierzona po osi toru (L) wyliczana jest ze wzoru:

$$L = 5,5 \cdot V_{\max} \text{ dla linii jednotorowych,}$$

$$L = (5,5 + 0,25d) \cdot V_{\max} \text{ dla linii dwu i wielotorowych,}$$

gdzie:

V_{\max} to maksymalna prędkość pociągów w rejonie przejazdu,

d to odległość między osiami skrajnego i następnego toru w metrach.

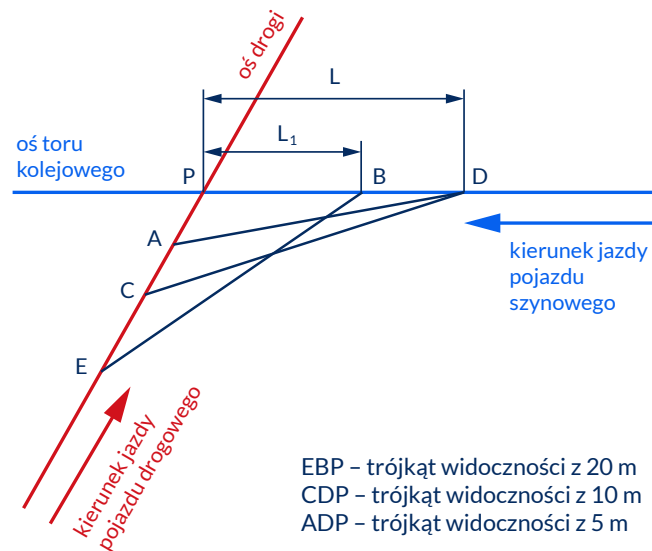
Dla punktu 20 m minimalna odległość mierzona po osi toru (L_1) wyliczana jest ze wzoru:

$$L_1 = 3,6 \cdot V_{\max} \text{ dla linii jednotorowych}$$

$$L_1 = (3,6 + 0,07d) \cdot V_{\max} \text{ dla linii dwu i wielotorowych}$$

Wzory te należy zmodyfikować zgodnie z ust. 13 części B załącznika nr 3 do rozporządzenia z 2015 r., w przypadku gdy kąt skrzyżowania (najmniejszy kąt zmierzony pomiędzy osią drogi i osią toru) jest mniejszy niż 60° i odległość znaku G-3/G-4 „krzyż św. Andrzeja” jest większy niż 5 m.

Przy pomocy powyższych wzorów można określić tzw. **trójkąty widoczności**. Są to obszary na gruncie, na których nie powinny znajdować się żadne obiekty utrudniające widoczność czoła pociągu (np. drzewa, budynki, ogrodzenia itp.).



Z powyższego rysunku wynika, że dla danej strony przejazdu i dla danego kierunku jazdy pociągu określa się trzy trójkąty widoczności: EBP, CDP i ADP. Poszczególne litery w nazwie trójkąta oznaczają punkty na rysunku. Punkty A, C i E są to miejsca pomiaru na drodze odpowiednio dla 5, 10 i 20 m. Punkty B i D to miejsca na torze, począwszy od których pociąg musi być widoczny przez cały czas zbliżania się do przejazdu przez użytkownika pojazdu drogowego, aż do przejechania punktu P, odpowiednio dla 20 m oraz 5 i 10 m (pkt D). Co istotne, widoczność określa się z perspektywy zbliżonej do perspektywy kierowcy, tj. na wysokości 1 – 1,2 m nad osią drogi.

Ponieważ warunki widoczności muszą być spełnione z każdej strony przejazdu, patrząc w każdym kierunku, dla przejazdu określa się 12 trójkątów widoczności (3 miejsca pomiaru x 2 strony przejazdu x 2 kierunki jazdy pociągu). W każdym z tych trójkątów muszą być spełnione warunki widoczności, określone według wzorów powyżej.

Warunki widoczności na przejazdach i przejściach sprawdza się raz w roku, po okresie wzrostu roślinności, pomiędzy czerwcem a wrześniem oraz po każdym wypadku.

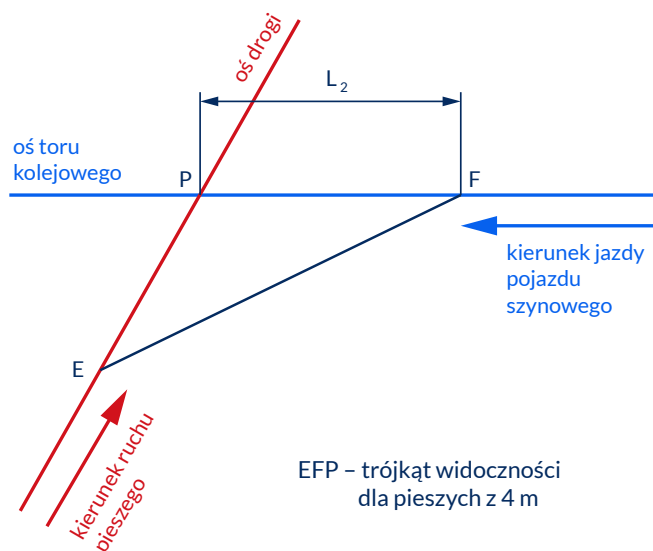
Jeżeli spełnione są wszystkie warunki widoczności, przejazd może zostać sklasyfikowany do kategorii D. W przypadku gdy spełnione są warunki widoczności dla 5 m dla każdej strony i kierunku, jednak nie są spełnione warunki dla 10 m i/lub 20 m, wówczas taką sytuację można uznać jako tzw. częściowe spełnienie warunków widoczności. Należy wówczas przed przejazdem ustawić z obu stron znak B-20 „stop” i namalować linie bezwzględnego zatrzymania P-12 (jeżeli na drodze jest nawierzchnia bitumiczna lub betonowa).

Jeżeli nie są spełnione warunki widoczności dla 5 m, należy podnieść kategorię przejazdu do minimum C lub zmniejszyć prędkość jazdy pociągów na całej długości odcinka L do takiej wartości, aż warunki widoczności z 5 m będą spełnione. W przypadku gdy prędkość na linii wynosi 40 km/h, a warunki widoczności z 5 m

nie są spełnione, należy postępować zgodnie z ust. 10-12 części B załącznika nr 3 do rozporządzenia z 2015 r.

Jeżeli na przejeździe prędkość wynosi 20 km/h, warunki widoczności nie muszą być spełnione.

Na przejściach kategorii E określa się tylko jeden trójkąt widoczności dla danej strony i danego kierunku jazdy:



Minimalną długość odcinka L2 określa się ze wzoru:

$$L_1 = 3,6 \cdot V_{\max}$$

Pomiar wykonuje się z odległości 4 m od skrajnej szyny.

W przypadku gdy prędkość na linii wynosi 40 km/h, a warunki widoczności na przejściu nie są spełnione, należy postępować zgodnie z ust. 10 części B załącznika nr 3 do rozporządzenia z 2015 r. Jeżeli na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla prędkości pociągów 30 km/h dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej, a dla linii kolejowej wąskotorowej 25 km/h, należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na długości równej szerokości przejścia.

PRZYKŁAD

Linia jednotorowa. Maksymalna prędkość pociągów wynosi 50 km/h. Widoczność z poszczególnych stron i kierunków zmierzona z 20 m wynosi: 210, 190, 300, 220 m; dla 10 m wynosi: 300, 280, 340, 290 m; dla 5 m wynosi: 340, 310, 380, 310 m.

Czy warunki widoczności są spełnione?

Odległość L_1 dla 20 m wynosi:

$$L_1 = 3,6 \cdot V_{\max} = 3,6 \cdot 50 = 180 \text{ m}$$

Odległość L dla 10 i 5 m wynosi:

$$L = 5,5 \cdot V_{\max} = 5,5 \cdot 50 = 275 \text{ m}$$

Widoczność z pomiarów jest większa niż wymagana minimalna widoczność obliczona ze wzorów. Na przejeździe spełnione są pełne warunki widoczności i nie jest konieczne zastosowanie znaku B-20 „stop” lub podniesienie kategorii przejazdu.

PRZYKŁAD

Linia jednotorowa. Maksymalna prędkość pociągów wynosi 25 km/h. Widoczność z poszczególnych stron i kierunków zmierzona z 20 m wynosi: 110, 170, 110, 50 m; dla 10 m wynosi: 250, 220, 200, 70 m; dla 5 m wynosi: 260, 240, 220, 80 m.

Czy warunki widoczności są spełnione?

Odległość L_1 dla 20 m wynosi:

$$L_1 = 3,6 \cdot V_{\max} = 3,6 \cdot 25 = 90 \text{ m}$$

Odległość L dla 10 i 5 m wynosi:

$$L = 5,5 \cdot V_{\max} = 5,5 \cdot 25 = 137,5 \text{ m}$$

Widoczność z 20 m dla jednego z kierunku i stron wynosi 50 m i jest mniejsza niż wyliczona (180 m). Dla 10 m wynosi 70 m, a dla 5 m – 80 m, przy wymaganej 137,5 m. Jest to przypadek szczególny, gdyż nie są spełnione warunki widoczności dla 5 m, a długość odcinka widoczności jest mniejsza niż 95 m. Zgodnie z ust. 12 części B załącznika nr 3 do rozporządzenia z 2015 r. na przejeździe należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu 20 km/h na całej szerokości przejazdu dla kierunku, z którego nie spełnione są warunki widoczności z 5 m.

PRZYKŁAD

Linia jednotorowa. Maksymalna prędkość pociągów wynosi 20 km/h. Widoczność z poszczególnych stron i kierunków wynosi podobnie jak we wcześniejszym przykładzie powyżej.

Czy warunki widoczności są spełnione?

Prędkość pociągów nie przekracza 20 km/h, dlatego warunki widoczności nie muszą być spełnione.

Dokumentacja przejazdu

Każdy przejazd objęty rozporządzeniem z 2015 r. musi mieć założoną metrykę. Wzór metryki określa załącznik nr 2 do rozporządzenia z 2015 r. W metryce zawarte są informacje związane z przejazdem, w tym także wyniki pomiarów warunków widoczności, pomiarów natężenia ruchu drogowego i kolejowego oraz schemat przejazdu. Metrykę zakłada, prowadzi i przechowuje zarządca kolei. Część z danych do metryki zarządca kolei uzyskuje od zarządcy drogi. Dla przejazdów, które już posiadają metrykę, należy ją dostosować zgodnie

ze wzorem znajdującym się w załączniku nr 2 do rozporządzenia z 2015 r. maksymalnie w terminie roku od otrzymania wyników pomiarów natężenia ruchu drogowego od zarządcy drogi.

W przypadku gdy przejazd wymaga obsługi, zakładany jest Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego (przejścia), który dołącza się do metryki. Zawarte są w nim szczegółowe warunki związane z obsługą przejazdu.

Wzór pierwszej strony metryki przejazdowej znajduje się poniżej.

METRYKA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO/ PRZEJŚCIA*)

KATEGORIA	NUMER IDENTYFIKACYJNY

ZARZĄDCA KOLEI	ZARZĄDCA DROGI

1. DANE O LINII KOLEJOWEJ (przekazuje zarządca kolei):

NR	NAZWA	SZLAK, STACJA	KM	LICZBA TORÓW / V _{dob}		
				GLÓWNE ZASADNICZE	GLÓWNE DODATKOWE	POZOSTAŁE

2. DANE O DRODZE/ ULICY*) (przekazuje zarządca drogi):

NR	NAZWA	KATEGORIA	KLASA	KM	LICZBA PASÓW RUCHU, CHODNIKI/ PASY ROZDZIELCZE*)	V _{dob}

3. DANE O LOKALIZACJI (przekazuje zarządca kolei):

GMINA	POWIAT	WOJEWÓDZTWO
3.1 Teren:	zabudowany/niezabudowany*)	

Jak wygląda współpraca z zarządcą drogi?

Ponieważ na przejeździe koliduje ze sobą ruch kolejowy i ruch drogowy, konieczna jest współpraca zarządcy kolei z zarządcą drogi.

Obowiązki zarządcy drogi oraz zarządcy kolei są opisane w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹² oraz w rozporządzeniu z 2015 r.

Zgodnie z art. 28 ustawy o drogach publicznych:

1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei.

2. Do zarządów kolei należy również:

1) konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi;

2) budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe nad drogami, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza koronę drogi;

3) budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia ilości torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów.

Za pozostałe elementy związane z drogą, w tym w szczególności oznakowanie od strony drogi (z wyjątkiem znaków G-2 „sieć pod napięciem” i G-3/G-4 „krzyż św. Andrzeja”), odpowiada zarządca drogi.

Nie zwalnia to jednak zarządcy kolei od monitorowania do zarządcy drogi o usunięcie nieprawidłowości, za które odpowiada zarządca drogi (np. braki w oznakowaniu).

Ponadto rozporządzenie z 2015 r. zobowiązuje zarządcę drogi oraz zarządcę kolei do współpracy w zakresie pomiarów natężenia ruchu drogowego i kolejowego, a także wyliczenia iloczynu ruchu na przejeździe.

Oznakowanie przejazdu od strony toru

Na przejeździe rozróżnia się oznakowanie od strony toru (dla maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy) oraz od strony drogi (dla kierującego pojazdem drogowym).

Przed przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami zarządca kolei ustawia przy torze kolejowym wskaźniki W6a albo W6b. Wzory tych wskaźników są ujęte

w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji¹³.



Wskaźnik W 6a



Wskaźnik W 6b

Wskaźniki W 6a i W 6b ustawia się w odległości w metrach stanowiącej iloczyn liczby określającej najwyższą dozwoloną prędkość pociągów w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia wyrażoną w km/h i współczynnika wynoszącego od 6 do 8 w zależności od warunków miejscowych.

W przypadku wyposażenia przejazdu w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, przed tymi tarczami umieszcza się wskaźniki przejazdowe W 11p, zgodnie z § 112 ust. 1 pkt 11 rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

PRZYKŁAD

Maksymalna prędkość pociągów w okolicy przejazdu wynosi 20 km/h. Przejazd znajduje się w km 26,210.

W jakiej odległości należy umieścić wskaźniki W 6a?

$$l_{\min} = 6 \cdot V_{\max} = 6 \cdot 20 = 120 \text{ m}$$

$$l_{\max} = 8 \cdot V_{\max} = 8 \cdot 20 = 160 \text{ m}$$

Wskaźniki W 6a należy umieścić z obu stron przejazdu w odległości mieszczącej się w zakresie 120 – 160 m od przejazdu. Dla kierunku nieparzystego będzie to wartość w zakresie km 26,050 – 26,090, natomiast dla kierunku parzystego – w zakresie km 26,330 – 26,370.

¹² Dz. U. z 2016 r., poz. 1440

¹³ Dz. U. z 2016 r., poz. 360, z późn. zm. z dnia 18 lipca 2005 r.

Oznakowanie od strony drogi

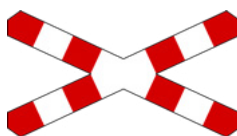
Oznakowanie od strony drogi służy do przekazywania informacji związanych z przejazdem kierującym pojazdami drogowymi. Oznakowanie to dzieli się na pionowe oraz poziome.

Zarządca kolei jest zobowiązany do umieszczenia znaków G-2 „sieć pod napięciem”, tablicy o wysokości zawieszenia sieci trakcyjnej (w przypadku trakcji elektrycznej) oraz znaków G-3 lub G-4 „krzyż św. Andrzeja”.



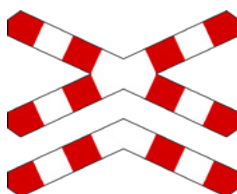
Znak G-2

Znak G-2 umieszcza się w sytuacji, gdy nad torem znajduje się sieć trakcyjna (linia jest zelektryfikowana). Jeżeli sieć trakcyjna na najniższym miejscu nad przejazdem jest umieszczona na wysokości niższej niż 5,6 m, należy dodatkowo umieścić z obu stron przejazdu tabliczkę z podaną wysokością zawieszenia sieci trakcyjnej.



Znak G-3

Znak G-3 „krzyż św. Andrzeja” jest to znak umieszczany na przejazdach kategorii D i C, gdy przez przejazd przebiega jeden tor kolejowy.



Znak G-4

Znak G-4 „krzyż św. Andrzeja” jest to znak umieszczany na przejazdach kategorii D i C oraz przejściach kategorii E niewyposażonych w rogatki, gdy przez przejazd przebiega więcej niż jeden tor kolejowy.

Znaki G-3 i G-4 umieszcza się z obu stron przejazdu, w odległości 5 m mierzac od skrajnej szyny (3 m w przypadku przejść kategorii E). Linia pomiaru powinna być równoległa do osi drogi. Odległość ta może zostać zwiększona, jeżeli poprawi to widoczność znaku z drogi (gdy np. tuż przed przejazdem znajduje się ostry zakręt) lub gdy ze względu na ostry kąt przecięcia się linii

kolejowej z drogą konieczne jest zapewnienie co najmniej 3 m odległości pojazdu od skrajnej szyny, mierząc w linii prostopadłej do osi toru. W wyjątkowych sytuacjach możliwe jest umieszczenie znaków G-3 i G-4 w mniejszej odległości.

Pozostałe znaki umieszcza zarządca drogi. Są to:

Znaki pionowe:



Znak A-9
„przejazd
kolejowy
z zaporami”



Znak A-10
„przejazd
kolejowy
bez zapor”

Znaki te umieszcza się z obu stron przejazdu po prawej stronie jezdni. Znak A-9 umieszcza się przed przejazdami wyposażonymi w rogatki (każdy przejazd kategorii B i przejazdy kategorii A, które posiadają rogatki). Znak A-10 umieszcza się przed przejazdami kategorii C i D. Przed przejazdami kategorii A bez rogatek (obsługiwane przez pracowników kolei) nie umieszcza się znaków A-9 lub A-10, tylko znak A-30 oraz tabliczkę T-10.

Znaki A-9 i A-10 umieszcza się w odległości zgodnej z tabelą 2.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia z 2003 r.



Znak A-30 „inne
niebezpieczeństwo”



Znak T-10 „przecię-
cie drogi z bocznica
kolejową lub torem
o podobnym cha-
rakterze; w miejscu
tak oznakowanym
ruch na drodze jest
wstrzymywany przez
pracownika kolei
podczas przejeżdża-
nia (przetaczania)
pociągu”



Znak G-1a



Znak G-1b



Znak G-1c



Znak G-1d



Znak G-1e



Znak G-1f

Przed przejazdem umieszcza się również znaki uprzedzające G-1. Znaki te mają za zadanie informować kierowcę o zbliżaniu się do przejazdu. Znak G-1a umieszcza się pod tarczą znaku ostrzegawczego A-9/A-10. Kolejne znaki: G-1b i G-1c umieszcza się odpowiednio w 2/3 i 1/3 odległości znaku G-1a. Jeżeli przejazd jest widoczny z drogi z odległości mniejszej niż 100 m i dopuszczalna prędkość na drodze jest większa niż 60 km/h lub do przejazdu prowadzi jezdnia jednokierunkowa, to po lewej stronie drogi umieszcza się dodatkowo znaki G-1d, G-1e, G-1f oraz A-9/ A-10 w tej samej odległości co odpowiednio znaki G-1a, G-1b, G-1c po prawej stronie drogi.

Odległość słupków wskaźnikowych od przejazdu kolejowego:

Droga o dopuszczalnej prędkości	G-1a	G-1b	G-1c
	Podział odległości x		
	I	II	III
powyżej 60 km/h	15 – 300 m	100 – 200 m	50 – 100 m
do 60 km/h	50 – 100 m	35 – 70 m	20 – 35 m

Jeżeli charakterystyka drogi uniemożliwia umieszczenie znaku A-9/A-10 w odległości podanej w kolumnie I w tabeli 2.2, a możliwe jest umieszczenie go w odległości podanej w kolumnie II, wówczas pod znakiem A-9/A-10 umieszcza się znak G-1b, a w połowie tej odległości umieszcza się znak G-1c. Jeżeli jednak możliwe jest umieszczenie znaku A-9 / A-10 w odległości podanej w kolumnie III, wówczas pod tym znakiem umieszcza się znak G-1c, a po lewej stronie jezdni znak G-1f i znak A-9/A-10 nad nim.

Jeżeli kąt przecięcia linii kolejowej z drogą jest mniejszy niż 60°, tor przebiega blisko drogi lub linia kolejowa przebiega w łuku, wówczas na przejazdach kategorii C i D umieszcza się pod znakiem A-9/A-10 tabliczkę T-7.

Znak B-20 umieszcza się przed przejazdami kategorii D, na których nie są spełnione pełne warunki widoczności. Znak ten umieszcza się możliwie blisko przejazdu,



Tabliczka T-7

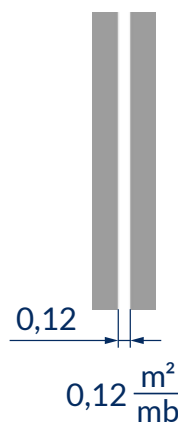


Znak B-20 „stop”

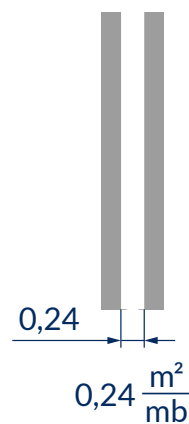
jednak nie bliżej niż znak G-3/G-4 „krzyż św. Andrzeja” i nie dalej niż 25 m od skrajnej szyny. Jeżeli jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną lub betonową i umożliwia wydzielenie co najmniej 2 pasów ruchu, należy umieścić na niej znak P-12.

Znaki poziome:

Znaki poziome umieszcza się na jezdni o nawierzchni bitumicznej lub betonowej, jeżeli możliwe jest wydzielenie co najmniej 2 pasów ruchu (tj. jezdnia ma minimum 5,8 m z krawężnikami lub 6,0 m, jeżeli nie jest wyposażona w krawężniki).

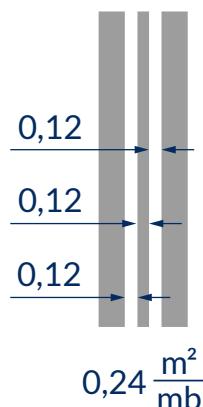


Znak P-2a



Znak P-2b

Znak P-2 „linię pojedynczą ciągłą” umieszcza się na dojeździe do przejazdu i na przejeździe w przypadku gdy jezdnia posiada więcej niż dwa pasy ruchu. Linia ta jest obecna w dwóch wariantach: P-2a i P-2b, których zastosowanie jest ujęte w pkt 2.2.1.6. i 2.2.1.7 załącznika nr 2 do rozporządzenia z 2003 r.



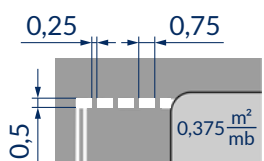
Znak P-4

Znak P-4 „linię podwójną ciągłą” umieszcza się na dojeździe do przejazdu oraz na przejeździe, **tj. na całej jego długości, włączając w to płyty przejazdowe.**



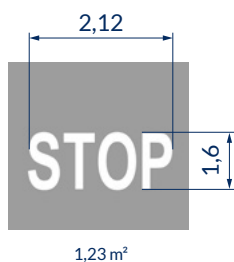
Znak P-12

Znak P-12 „linię bezwzględnego zatrzymania” umieszcza się przed przejazdem, jeżeli przed przejazdem umieszczono znak B-20 „stop”. Umieszcza się go prostopadle do osi drogi **w tym samym przekroju drogi co znak pionowy G-3 lub G-4**. Zalecane jest umieszczanie tego znaku również na jezdniach o szerokości mniejszej niż 5,8 m.

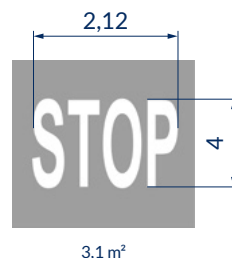


Znak P-14

Znak P-14 „linię warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów” umieszcza się przed przejazdami wyposażonymi w sygnalizację oraz przed przejazdem kategorii D, przed którym nie umieszczono znaku B-20 „stop”.



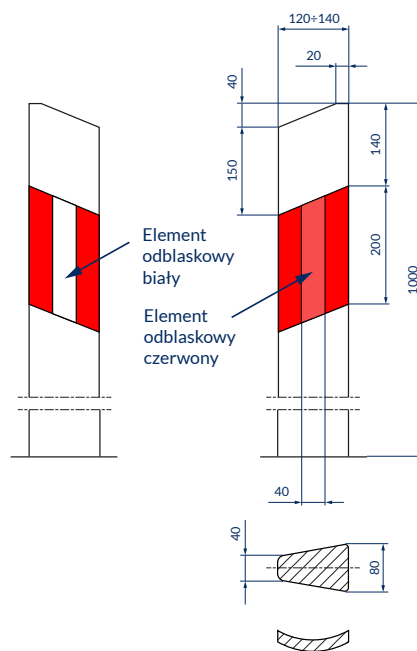
Znak P-16 krótki



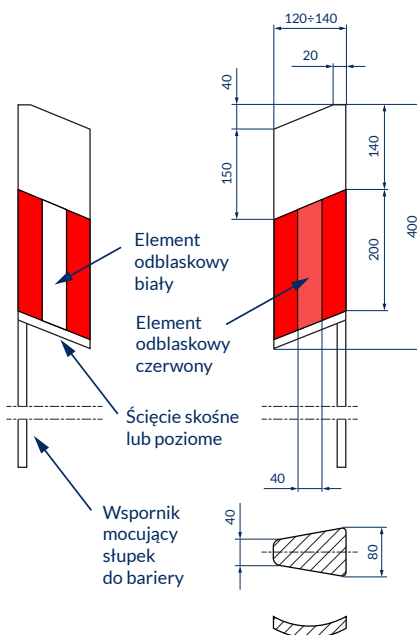
Znak P-16 długi

Znak P-16 „napis stop” umieszcza się w odległości przynajmniej 2,0 m przed znakiem P-12, jeżeli jego użycie przewiduje projekt organizacji ruchu.

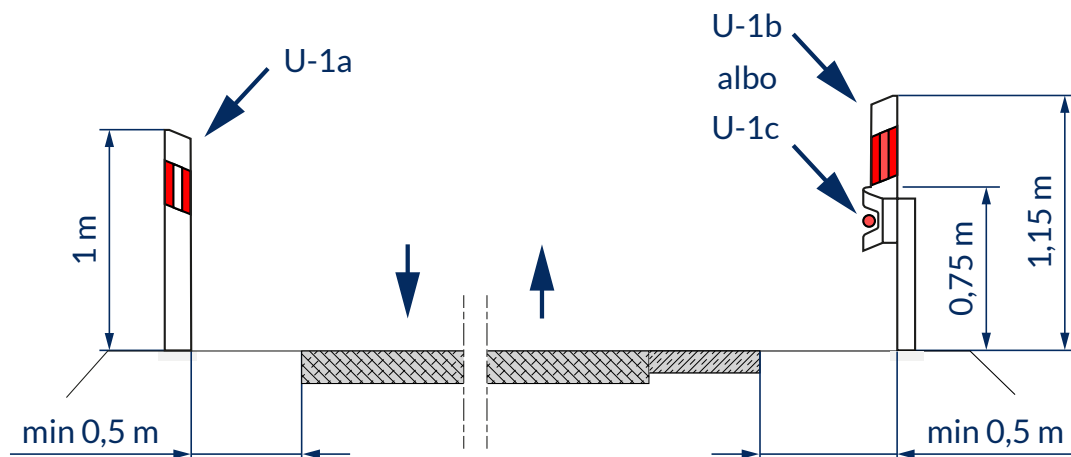
Urządzenia optycznego prowadzenia ruchu:



Słupek prowadzący U-1a



Słupek prowadzący U-1b



Słupki prowadzące U-1a/U-1b umieszcza się na dojazdach do przejazdów kolejowo-drogowych bez rogatek na odcinku drogi o długości od 15 m do 20 m, licząc od skrajnych szyn toru kolejowego, w odstępach co 3 m po obu stronach drogi; jeżeli umożliwiają to warunki miejscowe, słupki ustawione najbliżej toru powinny znajdować się w odległości 4 m od skrajnych szyn toru kolejowego lub na zewnątrz rogatek, jeżeli przejazd kolejowo-drogowy jest wyposażony w rogatki.

Słupki U-1a umieszcza się samodzielnie na poboczu, natomiast słupki U-1b umieszcza się nad barierą ochronną;

Przykłady umieszczania oznakowania od strony drogi znajdują się na rys. 2.2.10.8. załącznika nr 1 rozporządzenia z 2003 r. (oznakowanie pionowe) oraz na rys. 7.12.1. i 7.12.2. załącznika nr 2 rozporządzenia z 2003 r.

Najważniejsze warunki techniczne przejazdów i przejść

- ▶ przejazdy kolejowe kategorii A i B oraz przejścia kategorii E wyposażone w urządzenia zabezpieczające należy wyposażyć w oświetlenie pracujące w niekorzystnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy. Szczegółowe zasady oświetlania przejazdów i przejść ujęte są w rozdziale 10 rozporządzenia z 2015 r.;
- ▶ żłobki na przejeździe i przejściu powinny umożliwiać swobodne przejście obrzeży kół pojazdu szynowego pomiędzy nawierzchnią drogową na przejeździe kolejowo-drogowym ułożoną wewnątrz toru a szynami. Minimalne wymiary żłobków są ujęte w §36 rozporządzenia z 2015 r.;
- ▶ szerokość korony drogi na przejeździe powinna odpowiadać parametrom istniejącej drogi;
- ▶ konstrukcja nawierzchni drogowej na przejeździe kolejowo-drogowym powinna być wykonana przy użyciu tych samych rozwiązań technicznych i materiałowych na całej długości przejazdu kolejowo-drogowego i uwzględniać natężenie ruchu drogowego;
- ▶ na przejeździe kolejowo-drogowym nie stosuje się złączy szyn lub odbojnic;
- ▶ dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B można zabezpieczyć przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej rogatki, w szczególności przez zastosowanie pasów separujących lub separatorów;
- ▶ pozostałe warunki techniczne są ujęte w rozporządzeniu z 2015 r. oraz w §26 rozporządzenia z 1998 r.



Dodatek 3

Opis procesu nadzoru

Postępowanie nadzorcze prowadzone przez Prezesa UTK może przybrać formę postępowania kontrolnego, postępowania administracyjnego, a także postępowań wyjaśniających.

I Postępowanie kontrolne

Przebieg kontroli regulują przede wszystkim dwa akty prawne:

- ▶ rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego¹⁴, zwane dalej „rozporządzeniem”,
- ▶ przepisy ustawy Prawo przedsiębiorców¹⁵, zwanej dalej „ustawą Prawo przedsiębiorców”, a w szczególności rozdziału 5 „Ograniczenia kontroli działalności gospodarczej”.

Istotą postępowania kontrolnego jest przede wszystkim ustalenie stanu faktycznego w granicach wytyczonych przedmiotowym zakresem kontroli.

Wszczęcie

Postępowanie kontrolne jest wszczynane co do zasady z inicjatywy Prezesa UTK. Przepisy rozporządzenia przewidują również możliwość prowadzenia kontroli na wniosek zainteresowanego przewoźnika, zarządcy lub użytkownika bocznic kolejowej. Kontrola z reguły jest poprzedzona zawiadomieniem o jej przeprowadzeniu. Kontrola powinna rozpocząć się w terminie od 7 do 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia.

Kontrolowany może wnieść o rozpoczęcie kontroli przed upływem 7 dni od doręczenia zawiadomienia, Prezes UTK nie jest jednak związany tym wnioskiem. W wyjątkowo uzasadnionych przypadkach Prezes UTK dopuszcza możliwość odroczenia terminu kontroli powyżej 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W takiej sytuacji wszczęcie kontroli wymaga ponownego zawiadomienia. Rozpoczęcie kontroli jest dokumentowane wpisem do książki kontroli.

Przebieg

W toku postępowania kontrolnego upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego weryfikują zgodność procesu prowadzenia działalności gospodarczej kontrolowanego w zakresie kolejnictwa z obowiązującymi przepisami. Ustalenia są czynione m.in. na podstawie:

- ▶ dokumentów, które są poświadczone przez kierownika jednostki kontrolowanej (osobę/osoby upoważnione do składania oświadczeń woli wpisane do KRS) lub przedstawiciela kontrolowanego upoważnionego do reprezentowania spółki przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Kserokopie bez poświadczenia zgodności z oryginałem przez ww. osoby nie są wystarczające;
- ▶ ustnych lub pisemnych wyjaśnień osób reprezentujących kontrolowanego lub pracowników spółki, składanych na żądanie kontrolowanych;
- ▶ wyjaśnień osób reprezentujących kontrolowanego lub jego pracowników, składanych z własnej inicjatywy;
- ▶ oględzin i opinii biegłego.

Czynności kontrolne powinny być przeprowadzane w sposób sprawny i możliwie niezakłócający

¹⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. (Dz. U. z 2017 r., poz. 2488)

¹⁵ Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 162)

funkcjonowania kontrolowanego przedsiębiorcy. W przypadku gdy przedsiębiorca wskaże na piśmie, że przeprowadzane czynności zakłócają w sposób istotny działalność gospodarczą przedsiębiorcy, konieczność podjęcia takich czynności powinna być uzasadniona w protokole kontroli.

W razie podjęcia i wykonywania przez organy kontroli czynności z naruszeniem przepisów, przedsiębiorca może wnieść sprzeciw w oparciu o przepisy ustawy Prawo przedsiębiorców (art. 59 ustawy Prawo przedsiębiorców).

Zakończenie

Kontrola kończy się sporządzeniem protokołu kontroli, który zawiera opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Protokół kontroli powinien zostać sporządzony w terminie 14 dni od dnia zakończenia kontroli. Termin ten ma charakter instrukcyjny, co oznacza możliwość sporządzenia protokołu po jego upływie.

Strona może złożyć pisemnie umotywowane zastrzeżenia co do ustaleń zawartych w protokole. Odbiór protokołu kontroli nie jest równoznaczny z jego podpisaniem. Zastrzeżenia należy złożyć w terminie 14 dni od odbioru protokołu – pod rygorem pominięcia. W szczególnie uzasadnionych przypadkach (np. obszerna objętość protokołu) możliwe jest przedłużenie przez Prezesa UTK tego terminu na wniosek kontrolowanego.

Wskutek prawidłowego złożenia zastrzeżeń, organ jest uprawniony do podjęcia dodatkowych czynności kontrolnych. Rozstrzygając przedłożone zastrzeżenia, organ może nie uwzględnić zastrzeżeń albo uwzględnić je w części lub całości. W razie stwierdzenia zasadności uwag kontrolowanego, organ sporządza aneks do protokołu, który jest przedstawiony kontrolowanemu. Jeżeli zastrzeżenia podmiotu nie zostały uwzględnione kontrolowany ma prawo do odmowy podpisania protokołu, co musi być uzasadnione na piśmie.

Uwagi i wnioski wynikające z kontroli Prezes UTK przekazuje kontrolowanemu w przeciągu 14 dni od podpisania lub odmowy podpisania protokołu. Niepodpisanie protokołu przez kontrolowanego nie stanowi przeszkody do sporządzenia wystąpienia pokontrolnego. Kontrolowany ma również prawo do zgłoszenia zastrzeżeń do uwag i wniosków zawartych w wystąpieniu pokontrolnym.

Postępowania kontrolne prowadzone przez Prezesa UTK często dotyczą zagadnień związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem transportu kolejowego, w tym bezpieczeństwem przewozu osób i rzeczy. W sytuacji powzięcia wiadomości o istniejących bezpośrednich zagrożeniach dla życia, zdrowia lub środowiska naturalnego, kontrola Prezesa UTK odbywa się z ograniczeniem obowiązków formalnych, podyktowanych celem kontroli. Kontrola prowadzona w związku z powzięciem wiadomości o zagrożeniu życia, zdrowia

lub środowiska naturalnego odbywa się z następującymi wyjątkami:

- ▶ nie dokonuje się zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli;
- ▶ czynności kontrolne mogą być podjęte wyłącznie po okazaniu legitymacji służbowej, bez przedstawiania upoważnienia;
- ▶ czynności kontrolne mogą odbywać się bez obecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej;
- ▶ kontrola może przebiegać równoległe do kontroli prowadzonej w normalnym trybie, za uprzednim zawiadomieniem;
- ▶ nie stosuje się do niej ograniczeń czasu trwania kontroli;
- ▶ nie jest możliwe wniesienie sprzeciwu przez przedsiębiorcę.

Przepisy przewidują również szczególne odstępstwa w razie prowadzenia kontroli przemieszczających się środków transportu, osób z nich korzystających oraz towarów nimi przewożonych na podstawie ustawy o transporcie kolejowym.

Kontrola prowadzona w tym zakresie odbywa się z następującymi wyjątkami:

- ▶ kontrolę wszczyna się bez uprzedniego zawiadomienia i nie dokonuje się wpisu
- ▶ do książki kontroli;
- ▶ czynności kontrolne mogą być podjęte wyłącznie po okazaniu legitymacji służbowej, bez przedstawiania upoważnienia;
- ▶ czynności kontrolne mogą odbywać się bez obecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej;
- ▶ dopuszczalne jest równoległe prowadzenie kontroli w wielu pojazdach;
- ▶ do kontroli nie stosuje się ograniczeń czasu jej trwania;
- ▶ nie jest możliwe wniesienie sprzeciwu przez przedsiębiorcę.

II Postępowanie administracyjne

Postępowanie administracyjne prowadzone przez Prezesa UTK co do zasady różni się od postępowania kontrolnego. Celem tego postępowania jest konkretyzacja prawa i obowiązków podmiotów rynku kolejowego. Naruszenie nakazów orzeczonych decyzją administracyjną podlega przymusowemu wykonaniu w trybie

egzekucji administracyjnej. Przepisy regulujące przebieg postępowania administracyjnego zawarte są w Kodeksie Postępowania Administracyjnego. Materiałem wyjściowym dla wszczęcia postępowania administracyjnego z inicjatywy Prezesa UTK mogą być ustalenia stwierdzone w trakcie czynności kontrolnych.

W postępowaniu administracyjnym należy pamiętać aby dokumenty były podpisane zgodnie z zasadami reprezentacji podmiotów, sposób reprezentacji może być ujawniony np. w KRS.

Dowody w postępowaniu administracyjnym co do zasady muszą być złożone w oryginale. Zamiast oryginałów mogą być złożone kopie, które będą poświadczone przez notariusza albo przez zawodowego pełnomocnika ustanowionego do tej sprawy, czyli np. radcę prawnego lub adwokata.

Od decyzji wydanej przez Prezesa UTK adresatowi przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, który należy złożyć w terminie 14 dni od dnia skutecznego doręczenia mu decyzji. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy nie musi zawierać szczegółowego uzasadnienia, wystarczy jeżeli z pisma wynika, że strona nie jest zadowolona z wydanej decyzji.

III Postępowanie wyjaśniające

W ramach posiadanych uprawnień nadzorczych Prezes UTK prowadzi czynności wyjaśniające w formie korespondencyjnej. W związku z tym zwraca się do uczestników rynku kolejowego o udzielenie informacji niezbędnych dla kontroli i monitorowania sektora kolejowego. Stosownie do poruszonych kwestii Prezes UTK wyznacza odpowiedni termin na udzielenie odpowiedzi.



Dodatek 4

Wykaz przepisów

Zasady funkcjonowania oraz regulacja rynku transportu kolejowego	Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj.: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043), zwana poniżej „ustawą o transporcie kolejowym”
Świadectwo bezpieczeństwa	art. 19 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2021 r., poz. 1320)
Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu	art. 22f ustawy o transporcie kolejowym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1923),
Opłaty	art. 16 ustawy o transporcie kolejowym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. z 2021 r. poz. 1358)
Prowadzenie ruchu kolejowego i sygnalizacji	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tj. Dz. U. 2015 r. poz. 360, z późn. zm.), zwane dalej: rozporządzeniem w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji
Warunki techniczne utrzymania i eksploatacji pojazdów	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tj.: Dz. U. z 2016 r. poz. 226 z późn. zm.)
Warunki techniczne – linie kolejowe, budowle	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 Nr 151, poz. 987, z późn. zm.) Ustawa z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj.: Dz. U. z 2020 r. poz. 1333)

Przejazdy kolejowo-drogowe	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.)
Świadectwa sprawności technicznej pojazdów	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005 r. Nr 37, poz. 330)
Rejestr i oznakowanie pojazdów kolejowych	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (tj.: Dz. U. z 2019 r. poz. 918)
Badania lekarskie i psychologiczne	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101)
Stanowiska kolejowe (regulowane)	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101)
Komisje egzaminacyjne	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101)
Oświadczenia maszynistów o świadczeniu pracy lub usług	art. 22ca ustawy o transporcie kolejowym
Dokumenty w pojeździe kolejowym	Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63)
Drzewa i krzewy	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tj.: Dz. U. z 2020 r. poz. 1247)
Ciśnieniowe urządzenia transportowe	<p>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 13 kwietnia 2012 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych (Dz. U. z 2012 r. poz. 436)</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1468)</p> <p>Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2016 r. poz. 696)</p>
Regulamin techniczny	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 360, z późn. zm.)
Przepisy karne oraz kary pieniężne	Rozdział 11 i 12 ustawy o transporcie kolejowym
Zasady postępowania administracyjnego	Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735)



Dodatek 5

Słownik

Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (European Agency for Railways)	agencja Unii Europejskiej powołana, by pełnić rolę europejskiego regulatora rynku kolejowego w zakresie technicznym oraz zapewnić państwom członkowskim Unii Europejskiej wsparcie techniczne interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei. Jej zadaniem ma być z jednej strony ustalanie norm w dziedzinie bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz interoperacyjności, a z drugiej kontrola ich przestrzegania przez poszczególne państwa
Badania nieniszczące – metody	VT – wizualna UT – ultradźwiękowa MT – magnetyczno-proszkowa PT – penetracyjna
dopuszczenie do eksploatacji typu	czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu
iloczyn ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym	wartość wyliczona z przemnożenia dobowego natężenia ruchu pojazdów drogowych i natężenia ruchu pociągów na linii w tym samym okresie, zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia z 2015 r.
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK)	powołana przy ministrze właściwym do spraw wewnętrznych i administracji stała i niezależna instytucja, której zadaniem jest badanie poważnych wypadków, wypadków i incydentów związanych z ruchem pojazdów kolejowych.
pojazd kolejowy	pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
pojazd pomocniczy	pojazd kolejowy, którego budowa nie pozwala na włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

pojazd kolejowy specjalny	pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych.
Prezes UTK	centralny organ administracji rządowej będący krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego.
Świadectwo bezpieczeństwa	dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.
świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu	dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia.
świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego	dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie.
typ pojazdu kolejowego	pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych.
typ budowli	budowla przeznaczona do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych.
typ urządzenia	urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych.
warunki widoczności na przejeździe kolejowo-drogowym	określają minimalną odległość mierzoną po osi toru, począwszy od km przejazdu, z obu stron, z każdego kierunku, w jakiej czoło pociągu musi być cały czas widoczne dla kierującego pojazdem drogowym w określonych miejscach pomiaru.



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl