

BIULETYN PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 22 kwietnia 2022 r.

Nr 6

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 1) Nr 256/2022 z dnia 5 kwietnia 2022 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Standardów Technicznych – szczegółowych warunków technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)”

Poz. 1

Uchwała Nr 256/2022

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 5 kwietnia 2022 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Standardów Technicznych – szczegółowych warunków technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji i Utrzymania Nr IST3.002.2.2022.1 z dnia 10 marca 2022 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

1. W „Standardach Technicznych – szczegółowych warunkach technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)”, stanowiących załącznik do uchwały Nr 263/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r. ze zmianami, wprowadza się następujące zmiany:
 - 1) nazwa standardów technicznych otrzymuje brzmienie: „Standardy Techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h”;
 - 2) w Tomie III –Kolejowe obiekty inżynieryjne, w rozdziale 1, ust. 1.1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) Niniejsze wymagania dotyczą następujących, modernizowanych i nowych, obiektów inżynieryjnych: mostów, wiaduktów, tuneli, kładek dla pieszych, przepustów, przejść pod torami oraz ścian oporowych, do prędkości 250 km/h.”;
 - 3) w Tomie III –Kolejowe obiekty inżynieryjne, w rozdziale 1 ust. 1.1 pkt 6 otrzymuje brzmienie: „6) Obiekty inżynieryjne obciążone ruchem kolejowym powyżej 160km/h mogą być dopuszczone do eksploatacji z prędkością $V \leq 250$ km/h tylko wtedy, gdy:
 - a) ich stan techniczny jest co najmniej dobry,
 - b) spełniają wymagania podane w PN-EN 1990 [2], PN-EN 1991-2 [1], PN-EN 1992-2 [3], PN-EN 1993-2 [4], PN-EN 1994-2 [5], PN-EN 1996 [6],
 - c) przemieszczenia konstrukcji wyznaczone od obciążenia opisanego w punkcie 1.3.4 nie przekraczają wartości podanych w punkcie 1.3.4.”;
 - 4) w Tomie IV – Urządzenia trakcji elektrycznej/elektroenergetyki trakcyjnej, rozdział 5 pkt 22 otrzymuje brzmienie: „22) Standardy Techniczne – szczegółowe warunki

techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h – Tom II –Skrajnia budowlana linii kolejowych.”;

- 5) w Tomie VI –Sygnalizacja, sterowanie i kierowanie ruchem, rozdział 1 otrzymuje brzmienie: „Rozdział 1. Opracowanie zawiera wymagania oraz zalecenia przystosowania urządzeń sterowania ruchem do prowadzenia ruchu pociągów z prędkościami do 250 km/h. Mogą one zostać wykorzystane do planowania inwestycji oraz projektowania wyposażenia technicznego w urządzenia sterowania ruchem modernizowanych lub nowobudowanych linii kolejowych. Rozpatrując klasę linii uwzględniamy ich podział na następujące kategorie prędkości: 250, 200, 160, 120, 80 i 40 km/h w zależności od rodzaju ruchu kolejowego, tj. pasażerski, mieszany lub towarowy. Jeżeli mówimy tutaj o klasie linii rozpatrujemy ją jako całość tj. szlak i posterunki ruchu. Jednakże na niektórych odcinkach nie będzie możliwe dopuszczenie prędkości zgodniej z rozpatrywaną klasą linii (np. 250, 200, 160, 120 km/h). Takie sytuacje dotyczą głównie stacji, gdzie z powodu małych promieni łuków w powiązaniu ze stacjami, jest bardzo trudne osiągnięcie takiego wyprofilowania układu torowego umożliwiającego osiągnięcie odpowiedniej prędkości dla klasy linii. W takich przypadkach układy torowe jak i sygnalizacja na stacji projektowane są do maksymalnej możliwej do uzyskania prędkości dla danej kategorii linii. Podział taki może być wskazówką dla etapowania modernizacji lub budowy linii. Przyjęto następujące generalne założenia:
1. Na linii kursować będą pociągi:
 - a) różnych maksymalnych prędkościach, maksymalna dozwolona prędkość dla pociągów pasażerskich wynosić będzie 250 km/h,
 - b) o różnych: długościach dróg hamowania,
 - c) wyposażone w pokładowe urządzenia systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu ERTMS/ETCS, jak też pociągi nie posiadające ww. urządzeń.
 2. Wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym stosowane na liniach i urządzenia współpracujące z nimi muszą posiadać świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydane przez odpowiednie jednostki.
 3. Wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym na liniach muszą spełniać obowiązujące wymagania bezpieczeństwa [20].
 4. Modernizowane i nowobudowane urządzenia srk powinny być przystosowane do współpracy z systemem ERTMS/ETCS. Współpraca wymienionych urządzeń powinna być realizowana przy wykorzystaniu protokołu zgodnego z protokołem wymienianym w dokumencie [13].

5. Dla modernizowanych linii kolejowych obowiązują postanowienia rozporządzenia [23], dokumentu [25] oraz wytycznych [1], o ile zapisy w standardach nie stanowi inaczej.
6. Czas bezusterkowej pracy (MTBF) instalowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym powinien być większy niż 1,5 rok, a ich czas życia powinien być większy niż 20 lat.

W tekście użyte są następujące skróty:

ERTMS – Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym,

ETCS – Europejski System Sterowania Pociągiem,

BKJP – System bezpiecznej kontroli jazdy pociągu

LPN – linia potrzeb nietrakcyjnych,

SAZ – szafa aparatu-zasilająca,

sbl – samoczynna blokada liniowa,

srk – sterowanie ruchem kolejowym,

ksr – kierowanie i sterowanie ruchem,

pip – przekazywanie informacji o pociągu.”;

- 6) w Tomie VIII – Detekcja stanów awaryjnych taboru, rozdział 2 otrzymuje brzmienie: „Urządzenia DSAT powinny być przystosowane do monitorowania wszystkich typów pojazdów szynowych, biorąc pod uwagę typy konstrukcji układów łożysk osiowych i hamulców oraz różne średnice kół i ich rozstawy w wózkach pojazdów szynowych. Przy wyborze urządzeń DSAT i ich rozmieszczeniu na szlaku należy uwzględnić wymagania dotyczące funkcji i parametrów technicznych oraz interoperacyjności systemów kolejowych.

Urządzenia DSAT powinny wykrywać niesprawności układów biegowych taboru w tym:

- a) zagrzone łożyska osiowe – funkcja GM,
- b) niesprawne hamulce – funkcja GH,
- c) przekroczenie nacisku na oś (NO) lub przekroczenie nacisku liniowego (NL) – funkcja OK,
- d) deformacje powierzchni tocznych kół – funkcja PD,

Urządzenia DSAT powinny spełniać wymagania techniczne i funkcjonalne, dotyczące warunków pracy, stawiane urządzeniom automatyki kolejowej, zawarte

w dokumentach określanych przez Komisję Europejską oraz przyjętych do stosowania na terytorium RP.

Urządzenia DSAT służą do kontroli wpływu taboru na infrastrukturę kolejową. Z tego względu muszą spełniać wymagania techniczne specyfikacji interoperacyjności dla podsystemu „Infrastruktura” jak i „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości.”;

7) w Tomie XIII – Budynki, pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2) Ograniczenie wpływu hałasu

Budynek powinien być tak zaprojektowany, aby poziom hałasu, na który będą narażeni użytkownicy lub ludzie znajdujący się w ich sąsiedztwie, nie stanowił zagrożenia dla ich zdrowia, a także nie przekraczał dopuszczalnych poziomów hałasu.

Budynki należy chronić przed hałasem:

- zewnętrznym przenikającym do pomieszczenia spoza budynku,
- pochodzącym od instalacji i urządzeń stanowiących techniczne wyposażenie budynku,
- powietrznym i uderzeniowym, wytwarzanym przez użytkowników lokali użytkowych lub pomieszczeń o różnych wymaganiach użytkowych,
- pogłosowym, powstającym w wyniku odbić fal dźwiękowych od przegród ograniczających dane pomieszczenie

W celu ograniczenia wpływu hałasu należy konstruować budynki w uwzględnieniu nowoczesnych technologii. W miejscach, gdzie konstrukcja budynku nie może mieć zwiększonej odporności na oddziaływanie hałasu proponuje się stosowanie ekranów akustycznych.

Stan akustyczny pomieszczeń w budynkach przeznaczonych do stałego przebywania w nich ludzi powinien być dostosowany do funkcji tych pomieszczeń. Poziom hałasu zewnętrznego przenikającego do pomieszczeń, w modernizowanych i budowanych obiektach, powinien być zredukowany przez:

- stolarkę o wysokim stopniu dźwiękoizolacyjności,
- dźwiękoszczelne elewacje budynków,
- właściwe rozmieszczenie pomieszczeń w budynku.

Jako materiały wykończeniowe posadzek, ścian, schodów, itp. w przejściach dla pieszych i na peronach, należy stosować materiały, dla których możliwe jest

utrzymanie właściwego standardu sanitarno-porządkowego, tj. umożliwiające efektywne zmywanie powierzchni czystą zimną wodą pod ciśnieniem, przy użyciu niewielkiej ilości środków czyszczących.”;

- 8) w Tomie XIV – Skrzyżowania i osłona linii, w załączniku nr 1 uchyla się pkt III;
 - 9) uchyla się Tom XVI – Wymagania dotyczące taboru narzucone przez infrastrukturę kolejową i obowiązujące specyfikacje TSI;
 - 10) w Załączniku – Zestawienie podstawowych parametrów linii uchyla się Tabele 2 oraz Tabele 3 z rozdziałów 1-12;
 - 11) w Załączniku – Zestawienie podstawowych parametrów linii uchyla się Rozdział 13.
2. Przyjmuje tekst jednolity standardów, o których mowa w ust. 1, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Standardy Techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji i Utrzymania Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

IST3.002.2.2022.1

Rozdzielnik: A, B

Opracowała: Izabela Szymanek

nr tel. 22 473 36 99

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Redakcja: Biuro Zarządu, Wydział organizacji i obsługi organów Spółki 03-734 Warszawa,
ul. Targowa 74, tel. (22) 473-25-65

Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest przeznaczony dla komórek organizacyjnych Centrali Spółki, jednostek organizacyjnych Spółki, przewoźników kolejowych oraz innych kontrahentów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A