



Warszawa, dnia 14.09.2022r.

RK ZKM 76/09/2022

Pan
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Postulowane przez ZKM obszary dyskusji w czasie posiedzenia Zespołu Trójstronnego w sprawie zmian w Rozporządzeniach.

Rozporządzenie w sprawie wymagań zdrowotnych

Projekt rozporządzenia MI zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności, jest zmianą oczekiwaną i potrzebną. Rygorystyczne wymogi dotyczące szczególnie wzroku oraz słuchu powodowały, że wielu obecnych maszynistów trwale traciło możliwość wykonywania zawodu. Dotyczyło to z zasady wysoko wykwalifikowanych i doświadczonych pracowników, którzy by mogli jeszcze wiele lat pracować w swoim zawodzie.

Choć złagodzenie norm jest dobrym kierunkiem na drodze przedłużenia aktywności zawodowej to już ujednolicenie norm dla wszystkich pracowników niesie za sobą pewne niebezpieczeństwo. Proces szkolenia maszynisty, jego umiejętności oraz niezbędny czas przygotowania do samodzielnej pracy jest kosztowny i powoduje, że wielu pracodawców szuka wyszkolonych gotowych do pracy maszynistów. Nie jest to też koszt, który można lekceważyć w projektach budżetowych spółek. Dlatego zwracamy uwagę, że liberalizacja w szczególności powinna objąć obecnych pracowników i należałoby zastanowić się, czy obniżonymi normami obejmować też nowo wstępujących do zawodu maszynisty.



Trudno stronie społecznej wypowiadać się o aspektach medycznych, czy wstępnych normach, które powinien spełnić kandydat na maszynistę, jednak uważamy, że należałoby uniknąć sytuacji, w których dopuścimy poprzez złagodzenia potencjalnie dużą część chętnych na to stanowisko, przeprowadzimy długotrwały i kosztowny proces szkolenia, po którym się okaże, że już wyszkolony maszynista po kilku latach z uwagi na procesy starzenia jest negatywnie zweryfikowany. Chęć dopuszczenia do zawodu maszynisty potencjalnie dużej liczby aplikujących musi być odpowiedzialna i wyważona. Dlatego proponujemy ponowne zweryfikowanie propozycji z uwzględnieniem naszych uwag dotyczących osób wchodzących do zawodu.

Uważamy również, że jest potrzebna dyskusja ze środowiskiem medycznym w sprawie dopuszczenia osób, które posiadają korekcję wzroku i noszą okulary, aby badania lekarskie były przeprowadzane w okularach a nie bez okularów - tak jak to odbywa się przy badaniach w innych zawodach. Rozumiemy, że dynamiczny rozwój technologii medycznych, poprzez wdrażanie nowych urządzeń, umożliwił diagnozę i terapię wielu chorób. Do tej kategorii zaliczamy również maszynistów pracujących w okularach, którzy wskazane normy powinni w czasie badań spełniać w okularach, bo tak funkcjonują w codziennym życiu.

Egzaminowanie na licencję i świadectwo maszynisty

Rozporządzenie określa jednolity sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminów na świadectwo maszynisty wstępującego do zawodu, a także szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności objętych tymi egzaminami. Niestety przedstawiony projekt nie odnosi się do sytuacji ponownego weryfikowania maszynisty np. po przebytej długotrwałej chorobie, czy przerwie w pracy, który skutkuje ponownym egzaminem. Wydaje się, że powinny w tej sprawie być czytelne zapisy niebudzące wątpliwości.

Projekt zmian prowadzenia ruchu kolejowego

Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji zawiera szereg zmian, które w naszej ocenie muszą zostać gruntownie przeanalizowane. Jedną z najważniejszych jest podniesienie prędkości do 160 km na godzinę w pojedynczej obsadzie. Propozycja zmian prędkości uzasadniona jest potrzebami pracodawcy oraz brakiem maszynistów. Związek Zawodowy Maszynistów w tej zmianie dostrzega szereg

niebezpieczeństw, które powinny być wzięte pod uwagę w celu zabezpieczenia się przed nieodpowiedzialnymi pracodawcami szczególnie przy wdrażaniu IV. Pakietu Kolejowego i pojawienia się innych niż obecnie przewoźników w przewozach pasażerskich.

Prędkość 160 km na godzinę wymaga szczególnego skupienia i dużego doświadczenia maszynisty, dlatego powinny być wprowadzone ograniczenia czasu pracy. Nie może dojść do sytuacji, że maszynista będzie wiele godzin pracował bez przerwy i prowadził pociąg przez całą Polskę.

Dlatego ZZM proponuje wprowadzenie maksymalnego wymiaru czasu pracy, który będzie bez przerwy wykonywał maszynista. Uważamy, że ciągła praca nie powinna trwać dłużej niż 5 godzin w dzień oraz 4 godziny w porze ciemnej. Po tym czasie maszynista prowadzący pociągi z prędkościami powyżej 130 km na godzinę powinien mieć możliwość regeneracji i chwilowego odpoczynku trwającego minimum 30 minut.

Szczegółowa i uproszczona próba hamulca

Zaproponowana została również zmiana przepisów dotyczących czynnego hamulca zespolonego oraz warunków wykonywania szczegółowej i uproszczonej próby hamulca. Przedstawiona propozycja w dużej części jest zrozumiała i akceptowalna przez ZZM. Jedyne aspekty budzące nasze wątpliwości dotyczą wydłużenia ważności szczegółowej próby hamulca. Intensywne wykorzystywanie użytkowanych pojazdów prowadzi do dynamicznej eksploatacji wielu części trących oraz szybkiego zużywania wielu podzespołów. Musimy również pamiętać, że eksploatujemy często bardzo stary tabor, który dawno temu miał swoje lata świetności. Dlatego uważamy, że wydłużenie ważności szczegółowej próby hamulca z 12 godzin do 24 godzin niesie za sobą wiele niebezpieczeństw. Rozumiemy, że nie jest to w sprzeczności z wytycznymi Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, ale na pewno jest w sprzeczności do posiadanego taboru, stanu infrastruktury oraz przyjętych zachowań. Dlatego jesteśmy przeciwni wprowadzeniu tej zmiany.

Znajomość odcinków linii kolejowej

Bezwzględnie konieczne jest uszczelnienie rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty, które po zmianach z 2017 roku interpretowane jest przez niektórych przewoźników w sposób zezwalający na możliwość zapoznania nowych odcinków linii kolejowych po jednym przejeździe. Szczegóły problemu opisane w piśmie do Pana Ministra Andrzeja Bittela nr 71/08/2022 z dnia 19.08.2022.

Kolejny element to jazda bez znajomości szlaku zaproponowana w treści § 21 ust., 7 która jest racjonalna i do przyjęcia pod warunkiem, że jazda bez znajomości szlaku będzie wynikać ze zmiany rozkładu jazdy i skierowania pociągu na inny odcinek linii kolejowej, a nie planowego zatrudniania maszynistów do prowadzenia pociągów bez znajomości odcinków linii kolejowych. W przeciwnym wypadku żaden przewoźnik nie będzie zainteresowany prawidłowym przygotowaniem maszynisty do bezpiecznego przeprowadzenia pociągu. Należy rozważyć również zasadność podnoszenia prędkości jazdy pociągu, szczególnie towarowego z prędkościami ponad 40 km/h, bez znajomości odcinka linii przez maszynistę. Niestety wszelka odpowiedzialność z tytułu nieprzewidzianych zdarzeń będzie spoczywać na maszyniście.

Cofanie pociągu

Projektowane rozporządzenie reguluje również kwestie związane z cofaniem pociągu przez dodanie w § 49 ustępu 2a. Szczególną uwagę trzeba poświęcić na cofanie pociągów złożonych z zespołów trakcyjnych i składów posiadających na końcu kabiny sterowniczą. W projekcie wskazuje się, że tylna kabina sterownicza może być bardziej bezpieczna. Trudno się z tym poglądem nie zgodzić. Niestety z doświadczenia i obserwacji wiemy, że bardzo często wchodzący na tory oczekują pociągu z kierunku tradycyjnego biegu pociągu. Dlatego uważamy, że jazda rozkładową prędkością będzie stwarzała ryzyko śmiertelnych wypadków.

Celem projektowanej regulacji jest zwiększenie bezpieczeństwa, a także zaoszczędzenie czasu potrzebnego do wycofania pociągu ze szlaku.

Zatrzymanie pociągu przed samoczynnym semaforem odstępowym

Zaproponowana została również zmiana dotycząca prędkości w przypadku zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym wskazującym sygnał S1 „Stój” i wyjazdu na szlak z blokadą samoczynną na rozkaz pisemny albo „SZ” – jazda na widoczność.

Zwracamy uwagę, że podniesienie prędkości dopuszczalnej przy jeździe na widoczność obarczone jest dużym ryzykiem spowodowanym choćby wcześniejszymi propozycjami jazdy bez znajomości szlaku. Dotychczasowe rozwiązania są sprawdzone i nie budzą żadnych wątpliwości czy zasadnym jest zwiększanie prędkości pociągów dla usprawnienia ruchu zamiast podnoszenia niezawodności urządzeń SRK. Próba

zaoszczędzenia czasu poprzez przenoszenie odpowiedzialności na maszynistę jest kolejnym elementem szukania przepustowości w sytuacji ciągle częściej awaryjności urządzeń sterowania ruchem. Takie próby zaoszczędzenia czasu stają się niebezpieczne i prowadzą do nieprzewidzianych zdarzeń.

Z uszanowaniem

ZWIĄZEK ZAWODOWCY MASZYNISTÓW
KOLEJOWYCH W POLSCE
PREZYDENT
Leszek Miętek

