

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19936,Zmiana-technicznych-specyfikacji-interoperacyjnosci-Tabor-wagony-towarowe-TSI-WA.html>  
24.04.2024, 22:25

Strona znajduje się w archiwum.

## Zmiana technicznych specyfikacji interoperacyjności Tabor – wagony towarowe (TSI WAG)

17.04.2023

Komisja Europejska przyjęła pakiet rewizji TSI. Jedną z głównych nowości w TSI WAG jest określenie zasad stosowania funkcji minimalizujących ryzyko wykolejenia. Aktualizacją objęte zostały wszystkie TSI, dlatego sukcesywnie będziemy publikować kolejne artykuły przybliżające najistotniejsze zmiany.

Przyjęte zmiany obejmują: TSI Sterowanie, TSI Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, TSI Infrastruktura, TSI Energia, TSI Lokomotywy i tabor pasażerski, TSI Wagony towarowe, TSI Hałas- czyli niemal wszystkie obecnie obowiązujące TSI. Niektóre z nich stanowią bardziej korektę wymagań, inne mogą mieć znaczny wpływ na zmianę funkcjonowania kolei. Zmienione TSI obejmują wymagania w zakresie nowych technologii, w szczególności związanych z programem cyfryzacji kolei europejskich. Druga grupa zmian, pod hasłem „zielone przewozy towarowe”, to tworzenie

warunków dla realizacji przez sektor kolejowy zadań wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu. Poniżej przedstawiamy istotną dla rynku zmianę w TSI WAG.

Wykolejenia pociągów towarowych są jednymi z najbardziej niebezpiecznych i kosztownych zdarzeń kolejowych. Co więcej, analizy Agencji Kolejowej Unii Europejskiej j wskazują, że na przestrzeni ostatnich lat liczba wykolejeń wciąż pozostaje na podobnym poziomie. Funkcje wykrywania i zapobiegania wykolejeniom dają szansę na zmniejszenie liczby tego typu wypadków. Rozwiązanie to jest już stosowane na znacznej liczbie wagonów, np. w Szwajcarii, jednak w skali Europy nie jest na chwilę obecną rozpowszechnione. Jest jednak prawdopodobne, że pojawią się nowe, opłacalne rozwiązania, które będą montowane w lokomotywach lub obsługiwane przez cyfrowe sprzęgi automatyczne. W konsekwencji, z coraz większym zainteresowaniem na rynku nowymi funkcjami wykrywania i zapobiegania wykolejeniom, konieczne było określenie zharmonizowanych wymagań, które ułatwią bezpieczną i interoperacyjną eksploatację pociągów towarowych wyposażonych w to rozwiązanie.

Rewizja TSI uwzględniła zatem wśród składników interoperacyjności trzy funkcje wykrywania i zapobiegania wykolejeniom. Zasada działania dwóch z nich – funkcji zapobiegania wykolejenia (DPF) oraz funkcji wykrywania wykolejenia (DDF) – polega na wysłaniu do kabiny maszynisty sygnału po wykryciu prekursora wykolejenia (DPF) lub samego wykolejenia (DDF), dzięki czemu możliwe jest szybsze podjęcie odpowiednich kroków przez kierującego składem. Z kolei trzecia funkcja, czyli funkcja wykrywania wykolejenia i uruchamiania hamulca (DDAF), po wykryciu wykolejenia automatycznie uruchamia hamowanie, bez udziału maszynisty.

Dla każdej z funkcji określone zostały wymagania konieczne do spełnienia oraz zasady ich łączenia w przypadku użycia więcej niż jednej funkcji naraz. Co istotne, zmiany te są nieobowiązkowe oraz nie zostały sklasyfikowane jako zmiany powodujące konieczność uzyskania nowego zezwolenia. Warto również podkreślić, że zmiany te nie będą miały wpływu na

jednostki już eksploatowane lub będące w fazie produkcji.

W obecnej zmianie TSI nie zostały uwzględnione cyfrowe sprzęgi automatyczne (DAC) jako składnik interoperacyjności. Choć zgodnie z pierwotnymi założeniami miało to nastąpić w ramach bieżącej rewizji, temat ten okazał się na tyle złożony, że jego wprowadzenie do TSI zostało przełożone na 2025 r.