13 września 2017 r.

**Notatka z posiedzenia Forum Inwestycyjnego** godz.10.30

**Grupy Roboczej Technicznej**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Organizator i miejsce spotkania:**  PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | Typ spotkania: | Forum Inwestycyjne |

**Moderator spotkania:** Ryszard Leszczyński

**Uczestnicy:** W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele wykonawców, producentów rozjazdów oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A..

**Spotkanie miało na celu:** omówienie standaryzacji "typoszeregu" rozjazdów, które mogłyby być produkowane z wyprzedzeniem oraz dostaw rozjazdów w blokach

**Ustalenia ze spotkania:**

1. Do **25 września** br. Biuro Dróg Kolejowych przygotuje zarys wymagań dla rozjazdu Rz 60E1-300-1:9 do v ≤ 120 km/h, następnie wymagania te wysłane zostaną do wszystkich producentów rozjazdów dostarczających swoje produkty na sieć PKP PLK S.A.. W kolejnym etapie uwzględniając przypadające w tym okresie Targi Trako zainteresowani wprowadzą swoje uwagi.
2. Kolejne spotkanie dotyczące wyposażenia typowego rozjazdu produkowanego z wyprzedzeniem odbędzie się w formie roboczej na neutralnym gruncie – zaproponowano, że będzie to IGTL. Spotkanie pozwoli na ustalenie wspólnego stanowiska wszystkich zainteresowanych.
3. Podczas spotkania Przedstawiciel f-my TrackTec wnioskował w swojej prezentacji m.in. że konieczne jest egzekwowanie przez zamawiającego wymagań warunków Id-114 oraz rozszerzenie stosowania wymogu w zakresie przewozu rozjazdów w blokach na rozjazdy R300 do 120 km/h, biorąc również pod uwagę fakt, że na takie dostawy producenci są przygotowani, Ponadto wnioski ze spotkania w zakresie dostaw rozjazdów w blokach zostały ujęte na końcu notatki.
4. Ustalono, że należy przygotować się jak najlepiej do przyszłych postępowań przetargowych nie tylko w tej perspektywie, ale również i po 2023 r.
5. Termin kolejnego spotkania Grupy Roboczej FI zostanie ustalony jak dotychczas drogą mailową.

**Przebieg spotkania:**

Na wstępie uczestnicy spotkania wyjaśnili przedstawicielom zamawiającego, że standaryzacja dotychczas kojarzyła się ze Standardami, które zostały opracowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dwa lata temu, Spółka je przyjęła i mają one obowiązywać od 1 czerwca 2018 r. Jak podkreślił **Ryszard Leszczyński** (KZN Bieżanów) *producenci absolutnie nie chcą wracać do tych wymagań, PLK korzystając z przysługującego jej prawa, wprowadziła standardy, wymagania zaczną niedługo obowiązywać. Natomiast nam - producentom rozjazdów, myślę że podobnie jak producentom np. napędów, sprzężeń itp. chodziło o to, żeby w dominującym obecnie systemie, „projektuj i buduj” – projektanci wiedzieli, że są podstawowe rozjazdy, których najwięcej trafia do kontraktów i konieczne jest, żeby określić wyposażenie takiego rozjazdu, wymaga to pewnego ujednolicenia u wszystkich producentów.* **Ryszard Leszczyński** poinformował zebranych, że KZN Bieżanów przygotowało analizę na podstawie dostępnych dokumentów – z której wynika, że biorąc pod uwagę wszystkie rozjazdy - procentowo dominującym rozjazdem jest rozjazd UIC60 R=300, którego jest około 50% w całym wolumenie. **Włodzimierz Żmuda** (PLK) – przypomniał, że już rok temu producenci powinni wykorzystywać swoje wolne moce przerobowe produkując elementy do magazynu wiedząc, że po ogłoszeniu przetargów elementy te zostaną wykorzystane. Członek Zarządu PLK z zadowoleniem przyjął założenia, które pozwolą na wprowadzenie pewnego ujednolicenia pomiędzy producentami rozjazdów. Obecnie stosowana przez producentów różnorodność elementów znacznie wpływa na koszty ponoszone przez Zarządzę Infrastruktury w momencie kiedy jakiś element wymaga wymiany, wymieniane są całe zespoły części.   
**Dariusz Korab** (PLK) – potwierdził, że biorąc pod uwagę tak postawione założenia nie widzi problemu w opracowaniu takich wytycznych i zadeklarował, że przygotuje wymagania, które zostaną przesłane do konsultacji. Jak podkreślił *wymagania techniczne dla rozjazdu Rz 60E1-300-1:9 dla v ≤ 120 km/h, wymagają ustaleń dotyczący pewnych elementów. Pewnie dyskusja może dotyczyć – czy ten rozjazd powinien być wyposażony w osłonę zamknięcia dostawczego, czy też w zespoloną podrozjazdnicę stalową. Drugi aspekt, jest związany z tym jaka powinna być krzyżownica do tego rozjazdu. Widzę tutaj te dwa elementy, które powinny być rozstrzygnięte – wg. mnie powinna to być podrozjazdnica stalowa, zespolona, a krzyżownica powinna być manganowa z dopuszczeniem alternatywnym krzyżownic manganowych, monoblokowych jak i konstrukcji typu insert, ze względu na to, że nie wszyscy producenci rozjazdów w swojej ofercie produkcyjnej mają inserty, dlatego jeśli chodzi o tą krzyżownicę powinna być alternatywa. Rozjazd powinien być zgodny z tymi standardami, które mają obowiązywać od 1 czerwca 2018 r. Jeśli chodzi o półzwrotnice, czy zwrotnice – wyposażenie iglic – z czego iglice – z kształtownika 60E1A6 gat. stali 350 HT, opornice także z gatunku stali 350 HT.* ***D.Korab***poprosił również by spotkać się w szerszym gronie technicznym na neutralnym gruncie w IGTL.   
**Krzysztof Jurewicz** (Kolster) zapewnił, że dla firmy Kolster *nie ma problemu żeby wyprodukować umocowanie do każdego rozjazdu istniejącego na rynku i do każdego napędu zwrotnicowego istniejącego na rynku – proces dostawy to maksymalnie 12 tygodni*.   
W toku dyskusji omawiano przyczyny różnorodności produktów na rynku i ustalono, że kiedyś było Centralne Biuro Projektów Kolejowych w PKP obecnie nowe konstrukcje, powstają w biurach konstrukcyjnych poszczególnych producentów i dlatego różnią się w szczegółach,. Jak wspomniał Andrzej Berndt (TrackTec Koltram) producent wprowadzając nowe konstrukcje – konsultuje i uzgadnia je z Biurem Dróg Kolejowych, -  *trudno żebyśmy jako producenci uzgadniali to z innymi producentami – uzgadniamy to z Biurem Dróg Kolejowych i mamy na to akceptację. Jesteśmy za tym, żeby konstrukcje były zamienne, nie chodzi o konstrukcje, które będą nas odróżniać. Jesteśmy otwarci na to żeby zoptymalizować i doprowadzić do jakiegoś standardu pod patronatem Zarządcy Infrastruktury.*

Kolejny temat dyskusji dotyczył dostaw w blokach omówił go **Krzysztof Niemiec** (Trakck Tec) w podsumowaniu stwierdził, że żywotność rozjazdów została oparta na badaniach naukowców dla określonego natężenia przewozów ponieważ ciężkich przewozów jest znacznie więcej w związku z tym trwałość rozjazdów będzie się zmniejszać. W podsumowaniu **K. Niemiec** zasugerował nasuwające się wnioski:

* *Zarząd powinien wysłać pismo zakazujące interpretowania postanowień Id-114 i wprowadzanie odstępstw w zakresie obowiązku przewozu w blokach, a takie są przesyłane odpowiedzi do SIWZ.*
* *konieczna jest analiza zapisów Id-114 pod kątem zwiększenia obowiązku przewozu rozjazdów w blokach /np. .o R300 dla 120 km/h/,*
* *konieczna jest analiza zapisów każdego przetargu, przed jego ogłoszeniem tak, aby wymogi przewozu w blokach były jednoznaczne.*
* *konieczne jest prowadzenie przez PKP PLK bieżącej, comiesięcznej, analizy zakontraktowanych przewozów w blokach, na podstawie informacji od producentów rozjazdów. PLK musi egzekwować logistykę rozjazdów zgodnie z uregulowaniami zawartymi w Id-114. Jeżeli Pan Prezes wskazałby jednostkę – osobę, do której producenci rozjazdów mieliby przekazywać informacje ile mają zakontraktowanych przewozów w blokach do końca roku, to dziś powiemy: KZN-0, Cogifer – 0, TrackTec -0. W związku z tym dobrze by było, żebyśmy co miesiąc informowali kogoś, a ktoś żeby prowadził taką tabelkę w PLK, żeby zobaczyć, że to zero utrzyma się przez dłuższy czas. Bo mamy do czynienia z fikcją Id-114.*

Prezes W. Żmuda poprosił aby wysyłać takie informacje do Pani Marzeny Hebdy-Sztandkie na adres: [marzena.hebda-sztandkie@plk-sa.pl](mailto:marzena.hebda-sztandkie@plk-sa.pl)

Na tym zakończono notatkę uzupełnieniem jest prezentacja