

wości stwierdzić, że u podłoża problemu leży połączenie Rotterdam – Genua przez terytorium Szwajcarii oraz sytuacja w Niemczech. Problem dotyczy zatem w zasadzie trzech państw europejskich, gdzie mamy do czynienia z wydzielonymi liniami dla transportu towarowego o bardzo dużej intensywności przewozów lub przebieganiem linii przez tereny zurbanizowane, gęsto zaludnione lub z innych powodów chronione przed hałasem. Należy zauważyć, że zgodnie z obowiązującym w Unii Europejskiej prawem już obecnie możliwe jest różnicowanie stawek dostępu do infrastruktury ze względu na wyposażenie wagonów w kompozytowe wstawki hamulcowe, a jednak postanowiono pójść o krok dalej.

Inicjatywa nie do końca przemyślana?

Uznano, że najskuteczniejszą metodą wymuszenia na wszystkich państwach członkowskich przezbrojenia układów hamulcowych i powszechnego stosowania wstawek kompozytowych będzie zmiana zapisów TSI Hałas. Pierwotny pomysł polegał na wpisaniu do przepisów obowiązku zgodności z TSI Hałas dla istniejących wagonów towarowych od 2022 roku w ruchu międzynarodowym oraz 2026 w ruchu krajowym. Postanowiono uszyć buty pasujące na każdą nogę, co wzbudziło oczywiście zdecydowany opór podczas prac grupy roboczej przy Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Projektodawcy w żaden sposób nie wzięli pod uwagę specyfiki różnych obszarów w Europie, zarówno jeżeli chodzi o przebieg linii w obszarach, gdzie rzeczywiście ludzie narażeni są na hałas kolejowy, jak i chociażby brak rozdzielania przewozów towarowych i pasażerskich. Pod koniec września br. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego zorganizowała w ramach połączonego posiedzenia Sekcji Wagonów i Spedycji oraz Przewoźników Kolejowych



FOT. PAWEŁ STRYZEWSKI

debatę poświęconą polskim uwarunkowaniom zmian w TSI Hałas. W dyskusji wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Urzędu Transportu Kolejowego z Prezesem na czele, Instytutu Kolejnictwa, jednego z producentów kompozytowych okładzin ciernych, a także zrzeszonych w Izbie przewoźników, dysponentów i właścicieli wagonów oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. W toku dyskusji podniesiono szereg argumentów jednoznacznie wskazujących na mało przemyślany charakter omawianej inicjatywy w zakresie rozwiązania problemu hałasu na kolei. Oprócz wspomnianej powyżej charakterystyki urbanizacji obszarów w pobliżu linii kolejowych oraz separacji ruchu, bardzo dużo miejsca poświęcono kwestii braku możliwości zastosowania wstawek kompozytowych w przypadku zestawów kołowych obręczowanych.

Tu pojawia się istotna kwestia finansowania oraz możliwości i sensowności szeroko zakrojonej wymiany zestawów kołowych na monoblokowe. Wziąwszy pod uwagę fakt, że w Polsce większość wagonów porusza się na kołach obręczowanych, do sprostania wymaganom zmienionej TSI konieczny byłby zakup i montaż zestawów monoblokowych, co podraża

całą operację dziesięciokrotnie i sprawia, że mówimy o kwotach przekraczających 2 miliardy złotych w skali kraju. Komisja Europejska oferuje dofinansowanie do 20 proc. kosztu wstawek, co jest kroplą w morzu potrzeb. W tym miejscu nie ma również co rozwodzić się nad takimi „błahymi” zagadnieniami, jak ekonomiczny sens inwestowania dużych kwot w przypadku wyeksploatowanego taboru, możliwości dostarczenia ogromnej liczby zestawów monoblokowych oraz ich montażu w bardzo krótkim czasie bez zakłócania działalności operacyjnej itd.

Pocieszający jest fakt, że w tej sprawie opinie administracji rządowej oraz rynku są zbieżne i jednoznacznie prezentowane na arenie europejskiej. Z jednej strony podnosimy kwestię wzięcia pod uwagę warunków krajowych oraz nieadekwatności wysokości dofinansowania do potrzeb, a z drugiej po raz kolejny tworzone są przepisy, których zastosowanie jest w kontrze do postulowanego promowania transportu kolejowego. IGTL jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Kolejowego Transportu Towarowego (ERFA) również tym kanałem przedstawia polski punkt widzenia i w najbliższym czasie aktywnie będzie się włączać w pracę grupy roboczej, w której bierze udział MIB i UTK.

Ciche fragmenty sieci?

Dotychczasowe działania okazały się dość skuteczne, ponieważ ostatnio prezentowane było już kilka opcji wyjścia z impasu. Najciekawszą z nich z naszego punktu widzenia jest koncepcja, gdzie to zarządca określa tzw. „ciche fragmenty sieci”, na których od wskazanej daty dopuszczalny byłby wyłącznie ruch wagonów wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe. Jest to furtka do wyłączenia bezwzględnych przepisów w przewozach krajowych. Niemniej jednak należy w tym miejscu zachować czujność np. przy ustalaniu zasad i kryteriów wyznaczania takich linii, aby wymóg nie został wprowadzony tylnymi drzwiami. Jednocześnie nie należy rezygnować z nacisku na KE w sprawie objęcia dofinansowaniem wymiany zestawów kołowych oraz podniesienia jego poziomu. Ma to szczególne znaczenie w związku z pewnym wdrożeniem przez niemieckiego zarządcę infrastruktury zróżnicowania stawek.

FOT. ARCH. MACIEJA GLADYGI



Maciej Gładys
dyrektor Biura
Izba Gospodarcza
Transportu
Lądowego