

Redukcja hałasu na kolei – operacja się uda, ale pacjent nie przeżyje?

Temat ograniczania hałasu generowanego przez kolejowy transport towarowy dopiero w ostatnim czasie został dostrzeżony w Polsce z właściwą atencją. Dotychczas mało kto w ogóle był świadomy, że dyskusja tego typu toczy się na arenie europejskiej, a tym bardziej znał szczegóły proponowanych rozwiązań i konsekwencji, jakie za sobą niosą. W największym skrócie rzecz można streścić następująco: aby ograniczyć hałas poruszającego się pociągu, należy zastosować kompozytowe wkładki hamulcowe. Należy to zrobić szybko i w odniesieniu do całego taboru, również istniejącego. W naszym przypadku oznaczać to może katastrofalne perturbacje na rynku kolejowych przewozów towarowych.

TEKST: MACIEJ GŁADYGA

Ponieważ istota sprawy została wnikliwie przeanalizowana przy okazji szeregu wcześniejszych publikacji, do których odsyłam zainteresowanego czytelnika, warto skupić się na aktualnym statusie prac i rozwiązaniach, które obecnie są przedmiotem dyskusji. Nikt, śledzący od dłuższego czasu sposób pracy Komisji Europejskiej i innych unijnych instytucji, nie może mieć wątpliwości, że temat, który z takim rozmachem został włączony do zestawu zagadnień dyskusyjnych z udziałem państw członkowskich, musi znaleźć swoje zakończenie w akcie normatywnym. Doświadczenie uczy, że akt takowy może w sposób zasadniczy odbiegać od pierwotnych założeń projektodawców – vide IV pakiet kolejowy w części dotyczącej rozporządzenia 1370/2010 regulującego umowy służby publicznej w przewozach pasażerskich – tym bardziej należy przeanalizować, gdzie i jaki jest interes polskich przewoźników i dysponentów taboru, aby zadbać o wprowadzenie w ostatecznym tekście

TSI Hałas korzystnych dla nas zapisów.

Podłoże problemu

Dla porządku warto zarysować kontekst całego „hałasowego” zamieszania na kolei. W raporcie Europejskiej Agencji Środowiskowej (European Environment Agency) z 2014

wskazuje, że musi chodzić o coś głębszego, ponieważ nikt przy zdrowych zmysłach nie skupiłby się na sektorze narażającym na uciążliwości hałasowe ponad ośmiokrotnie mniej ludzi. Po drugie, dlaczego zajmujemy się wyłącznie transportem towarowym? Jaki generalnie efekt osiągniemy, podchodząc do za-

ponosi sromotne porażki na polu pozyskiwania nowych potoków ładunków w zderzeniu z transportem drogowym, który czerpie benefity z mniejszego poziomu uregulowania operacji przewozowych, a przede wszystkim z niższych kosztów dostępu do infrastruktury. Gdzie logika?

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.

roku pod wszystko wyjaśniającym tytułem „Hałas w Europie” (Noise in Europe; www.eea.europa.eu) wskazane jest jednoznacznie, że nawet 125 milionów Europejczyków może być narażonych na hałas generowany przez transport drogowy, a około 14 milionów – przez transport kolejowy. Już samo zestawienie tych liczb

gadnienia wybiórczo, zupełnie ignorując bardzo intensywny pasażerski ruch aglomeracyjny? Działanie takie wydaje się po dwakroć absurdalne, jeżeli wziąć za punkt odniesienia deklaracje wszystkich unijnych instytucji o wsparciu działań na rzecz poprawy konkurencyjności kolei. Towarowy transport kolejowy raz po raz

Odpowiedzi należy szukać w Studium Oceny Wpływu „Efektywna redukcja hałasu generowanego przez wagony towarowe w Unii Europejskiej” (Effective Reduction of Noise generated by Rail Freight Wagons in the European Union; <https://ec.europa.eu>). Z lektury tego opracowania można już bez żadnej wątpli-

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 odpór 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 STRZYŻEWSKI

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 obrotowych. 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 obrotowych, do sprostania wymaganiom 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 rozводить 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. Pocięszający jest fakt, że w tej sprawie opinie administracji rządowej oraz rynku są zbliżone 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

Opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji potrafią „położyć” każdą inwestycję



FOT. IGT.L

Marita Szustak, prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

2016

Największym wyzwaniem – przetrwanie

Odpowiedź na pierwsze pytanie jest dość oczywista – wpływ spowolnienia w inwestycjach kolejowych był dla sektora fatalny. Tak radykalne wyhamowanie zamówień publicznych miało bardzo negatywny wpływ na kondycję producentów, wykonawców i przewoźników, bo nie zapominajmy, że również oni są zależni od wolumenu materiałów dowożonych na place budów. Największym wyzwaniem, jakie stało przed firmami z branży, było przetrwanie i utrzymanie potencjału zbudowanego w ostatnich latach poprzedniej perspektywy. Trzeba przyznać, że było to niezwykle trudne i w niektórych przypadkach nie do końca się udało, ponieważ liczba zleceń była znacznie poniżej wcześniejszych zapowiedzi i krótko mówiąc, sprzęt i ludzie mieli przestoje. Doszło nawet do grupowych zwolnień.

Na pewno na minus w roku 2016 należy zapisać brak kontynuacji programu modernizacji sieci kolejowej na poziomie,

który pozwoliłby firmom rozważać własne inwestycje w dłuższym okresie. Najgorsze dla stabilności cen, terminowości i jakości są takie wahania podaży zamówień. Jeżeli nie ma pewności, co wydarzy się w kolejnych miesiącach i latach, firmy starają się wszelkimi sposobami zdobyć kontrakty, co nierzadko prowadzi do oferowania cen bez żadnego bufora bezpieczeństwa lub przyjmowania nierealnych terminów wykonania. To wszystko ostatecznie odbija się na zamawiającym. Do pozytywów należy zaliczyć kontynuowanie dialogu w ramach Forum Inwestycyjnego. Zostały ustalone pewne od dawna postulowane przez rynek rozwiązania, takie jak np. zaliczki czy zasady wcześniejszych zakupów materiałów. Zmiana PZP pozwoliła na bar-

dziej odważne zmierzenie się PKP PLK SA z zagadnieniem wprowadzenia „prawdziwych” pozacenowych kryteriów wyboru ofert. Jest jeszcze bardzo dużo do zrobienia i nie można popaść w samozadowolenie. Dlatego liczymy jako producenci i wykonawcy, że władzom i pracownikom zarządcy infrastruktury nie zabraknie zapału, aby mierzyć się z kolejnymi problemami w kontraktach i wypracowywać wspólnie z Forum Inwestycyjnym najlepsze rozwiązania.

2017

Czekamy na dynamiczny start projektów inwestycyjnych

Z jednej strony wszyscy z ogromnymi nadziejami oczekują na zapowiadany wielokrotnie przez Zarząd PKP PLK SA dynamiczny start projektów inwestycyjnych. To na pewno pozwoli złapać oddech firmom, które w wielu przypadkach znalazły się głęboko pod przysłowiową kreską. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę na fakt, że w obecnej perspektywie finansowej powtarzamy schemat znany sprzed kilku lat. W jednym czasie na rynek rzucana jest ogromna ilość zamówień i w znakomitej większości mamy do czynienia z systemem „projektuj i buduj”. Tu od razu należy zastanowić się, czy taka kumulacja prac projektowych jest możliwa do obsłużenia przez mocno przetrzebioną branżę projektową. Od dawna alarmujemy, że potencjał projektowy został znacznie ograniczony i kiedy w jednym czasie konieczne będzie przygotowanie dokumentacji dla dziesiątek zadań, może

pojawić się ponownie problem z jakością.

Równie ważna jest kwestia sprawności działania administracji i PKP PLK SA. Poprzednia perspektywa pokazała, że opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji potrafią „położyć” każdą inwestycję. Decyzji i uzgodnień jest cała litania – środowiskowe, lokalizacyjne, pozwolenia na budowę, wywłaszczenia, pozwolenia wodno-prawne, przyłączenia do mediów itd. – pozostawienie wykonawcy bez wsparcia i przerzucenie na niego całej odpowiedzialności za proces już w poprzedniej perspektywie dowiodło swojej nonsensowności. Podobną wagę ma kwestia zapewnienia finansowania. Wszyscy pamiętamy sytuację, kiedy wybrany wykonawca tygodniami czekał na podpisanie umowy, ponieważ zamawiający w momencie rozstrzygnięcia przetargu nie dysponował zgodą Ministerstwa Finansów na zaciągnięcie zobowiązania. To nie może się powtórzyć.

Na koniec, choć nie najmniej ważna, pozostaje jeszcze kwestia dostępności usług specjalistycznych przy robotach na liniach kolejowych, dostępności urządzeń SRK, elementów zasilania itd. W większości przypadków nie są to asortymenty produkowane „na półkę”, zatem kumulacja robót może spowodować problemy w dostawach. Podobnie wyzwaniem będzie logistyka materiałów, w szczególności masowych.

Jednym słowem: patrzmy w przyszłość z nadzieją, ale jako doświadczeni przedsiębiorcy mamy świadomość potencjalnych trudności, jakie nas wszystkich czekają.

Od dawna alarmujemy, że potencjał projektowy został znacznie ograniczony i kiedy w jednym czasie konieczne będzie przygotowanie dokumentacji dla dziesiątek zadań, może pojawić się ponownie problem z jakością.