

W Polsce kwestia przekroczenia norm dotyczy linii stanowiących niecałe 8 proc. całej sieci kolejowej. Niemniej znowelizowane zapisy Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI Hałas) będą zobowiązywały przewoźników operujących we wszystkich państwach członkowskich bez względu na skalę zjawiska.

ogromnych nakładów w przypadku modernizacji starych wagonów. Inne rodzaje, tak zwane wstawki typu LL, opracowuje się głównie na potrzeby modernizacji wagonów. Ich wspólną zaletą jest znacząca redukcja hałasu emitowanego podczas jazdy i hamowania pociągów wyposażonych we wstawki żeliwne. Celowość wdrożenia wstawek kompozytowych wynika również z braku ich iskrzenia podczas intensywnego hamowania.

Ignacy Góra, prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwrócił uwagę, że branża nie uchyla się od obowiązku wdrażania nowych technologii ograniczających hałas. – Akcentujemy jednak w naszych rozmowach z Agencją Kolejową Unii Europejskiej, że powinno się to odbywać bez szkody dla konkurencyjności sektora kolejowego względem innych gałęzi transportu – podkreślał szef UTK. Przy okazji należy zauważyć stanowiska innych podmiotów biorących udział w dyskusji. Wspólnota Kolei Europejskich CER, w której silną pozycję mają przewoźnicy, dopuszcza rozszerzenie TSI Hałas na stare wagony, ale pod warunkiem, że takie same zasady zostałyby zastosowane względem transportu drogowego. W przeciwnym razie konieczne byłoby dofinansowanie zamiany klocków hamulcowych przez państwo. Tego samego zdania jest Międzynarodowy Związek Prywatnych Właścicieli Wagonów UIP, które dodatkowo domaga się stworzenia wspólnego harmonogramu wymiany dla

wszystkich państw członkowskich Unii. Organizacja ta, podobnie jak przedstawiciele UTK i MIB, popiera również pomysł stworzenia cichych korytarzy zamiast wprowadzenia ich na obszarze całych krajowych sieci kolejowych.

Rygorystyczne przepisy ws. zamienników

Istotnym problemem, o którym wspomnieli przedstawiciele największego przewoźnika kolejowego w Polsce, jest niezamiennosc wstawek kompozytowych różnych producentów. – Każdy wagon po wymianie wstawki musi przejść ponowne badania. PKP Cargo eksploatuje już 1500 wagonów wyposażonych w pełni w kompozytowe wstawki typu K. Dlatego

określając SIWZ przy zakupie wagonów, wymagamy, aby producent w dokumentacji zawarł możliwość dywersyfikacji wstawek. Nie chcemy być zdani tylko na jednego producenta w sytuacji, w której wagon ma jeździć 50 lat. Wypracowaliśmy model, w którym dostawca ma obowiązek przeprowadzić badania dla dwóch rodzajów wstawek – tłumaczył Tomasz Tomkowiak, zastępca dyrektora Biura Taboru i Wsparcia Technicznego PKP Cargo. Problem dostrzega też jedyny polski producent wytwarzający kompozytowe wstawki hamulcowe typ K i LL do pojazdów szynowych FrimatRail Frenoplast. W opinii prezesa spółki Jacka Bułhaka sposób, w jaki UIC

„rozwiązało” tę kwestię, jest wysoce niewłaściwy. – Brak zamienności wstawek zrzeszenie traktuje jako normalną sprawę. Dla mnie nie jest to normalne. Skoro moja firma wydała mnóstwo pieniędzy, aby być zgodna ze wszystkimi specyfikacjami, to spodziewałbym się, że będę mógł uczestniczyć w przetargu PKP Cargo na nowe wstawki. A tu okazuje się, że nie mogę, bo do każdego typu wagonu przed dopuszczeniem wstawki należy robić próby ruchowe. Koszt: 20 tys. euro. Ponadto TSI Hałas, naszym zdaniem, jest nadinterpretowana przez jednostki notyfikowane, które każą nam – za każdym razem przed zastosowaniem wstawek typu K jako części zamiennej – wykonać próby hałasu. To kolejne 70 tys. euro. W sumie trzeba wydać prawie 100 tys. euro na jeden typ wagonu, żeby zastosować wstawkę, która już przeszła homologację UIC. W ten sposób rynek został zabetonowany – mówił Jacek Bułhak.

Ciche pociągi już są promowane

Korzyścią jest to, że w Niemczech przewoźnicy dostają bonus za formowanie tzw. cichych pociągów. Jednak aby podlegać takiej kwalifikacji, 90 proc. składu powinno być wyposażonych we wstawki LL. To duże utrudnienie dla spółki z grupy PKP, dysponującej 45 tys. wagonów, które nie są dedykowane jak pociągi pasażerskie do obsługi danej trasy, a kursują w wielu kierunkach – tam, gdzie wymaga tego klient. – My nie mamy z tym problemu – zaznacza Marek Smoter, dyrektor ds. taboru Lotos Kolej. – Nasze pociągi już od szeregu lat są ciche. Mamy całą flotę ponad 4 tys. wagonów, w 96 proc. na kołach monoblokowych. Jako lider przewozów niebezpiecznych obowiązkowo musieliśmy zapewnić tabor najwyższej

Japońskim śladem

Parlament Europejski i Komisja Europejska starają się zachęcać państwa członkowskie do podjęcia bardziej aktywnych działań służących ograniczeniu hałasu kolejowego, np. poprzez wprowadzenie uzależnionych od poziomu hałasu systemów pobierania opłat za korzystanie z torów. Takie bodźce ekonomiczne (opłaty za korzystanie z torów kolejowych zróżnicowane w zależności od poziomu emisji hałasu) mogą przyczynić się do:

- promowania wykorzystania niskoszumowych technologii w taborze kolejowym,
- sprzyjania wykorzystywaniu tras pozwalających na uniknięcie punktów generujących najwyższy poziom hałasu,
- promowania procedur operacyjnych i prędkości ograniczających hałas na obszarach wrażliwych.

Jeśli chodzi o przepisy, japoński program efektywności może służyć UE za przykład obniżenia poziomu hałasu w dłuższej perspektywie czasowej. TSI Hałas jest odpowiednią podstawą przepisów dotyczących emisji hałasu w średnim i długim okresie. Obecnie normy dotyczące emisji hałasu mają zastosowanie tylko dla nowych lub zmodyfikowanych pojazdów. W perspektywie średnio- i długoterminowej TSI mogą stać się obowiązkowe dla wszystkich pojazdów. Poziomy hałas określone na podstawie TSI Hałas również powinny być od czasu do czasu obniżane w zależności od rozwoju technicznego, podobnie jak w Japonii.