

klasy. W ostatnim okresie sprzedaliśmy wagony mające po ok. 40 lat. Na wstawkach typu K jeździ ok. 30 proc. taboru. Eksploatujemy je już kilka lat. W tym czasie częstotliwość wymiany wstawek zmalała 3-krotnie, ale wstawka K jest 5-krotnie droższa od żeliwa, od typu LL „tylko” 4-krotnie. Wstawka kompozytowa jest też trudniejsza w eksploatacji niż żeliwna. Ale zdajemy sobie sprawę z tego, że od tego kierunku nie ma odwrotu. Za 1,5 roku cała nasza flota będzie jeździć na monoblokach – mówił Marek Smoter. Sytuacja pozostałych przewoźników nie wygląda już tak dobrze. Jeszcze ok. 60 proc. taboru jeździ na wstawkach żeliwnych. Przebrojenie wiąże się z wieloma kosztami. – Jesteśmy za zmianami ewolucyjnymi dziejącymi się stopniowo. Lobbujemy, aby wprowadzić 10-letni okres przejściowy, tak aby nowe przepisy zaczęły obowiązywać od 2036 r. – akcentował Tomasz Tomkowiak. W opinii przewoźników nie ma sensu ogromnym kosztem modernizować starych, bo niedługo i tak kończy się ich żywotność, zwłaszcza jeżeli są eksploatowane tylko i wyłącznie na rynku krajowym.

Jak nie podciąć kolei skrzydeł

Chociaż koleje uważane są za jeden z najbardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego rodzajów transportu, to sprzeciw wobec nadmiernego hałasu emitowanego przez ten rodzaj transportu jest na tyle duży, że nie można tego problemu ignorować. Kłopot w tym, że nałożenie dodatkowych obciążeń dla przewoźników ogranicza im możliwości wzrostu, ponieważ środki, które mogłyby pójść na cele rozwojowe, zostaną skonsumowane na „przebrojenie” taboru. – Gdyby wdrożyć wytyczne

w całym proponowanym przez KE zakresie, to kolej byłaby całkowicie niekonkurencyjna wobec innych gałęzi transportu. Tych kosztów przewoźnicy by nie udźwignęli. Na szczęście ERA przyjmuje ten argument z dużym zrozumieniem – zapewniał Ignacy Góra. O tym, że nie należy dokonywać rewolucji, a raczej wyważonej ewolucji, wspominał również prezes FrimatRail Frenoplast. – Jesteśmy za stopniowym wdrażaniem wstawek w wagonach, ponieważ z punktu widzenia biznesu to zapewni nam optymalną produkcję na lata – mówił Jacek Bułhak. W opinii Macieja Gładki warto też wykorzystać skłonność polskiego rządu do wsparcia polskiego przemysłu, aby „kto inny nie spił tej śmietanki”. Z kolei przedstawiciel Knorr Bremse dodał, że ważne jest rozłożenie w czasie kosztów, które muszą ponieść nie tylko przewoźnicy, ale i producenci. – Nie można zapominać, że wyprodukowanie specjalistycznych wstawek także jest czasochłonne i kapitałochłonne. Wprowadzenie ich na rynek nie jest takie proste, jak mogłoby się wydawać. Prace nad wstawkami LL rozpoczęły się w 1989 r. Od tamtego czasu minęło już 28 lat. Niewiele jest firm, które stać na prowadzenie długotrwałych badań, niejednokrotnie nieprzynoszących zamierzonego efektu. Stąd rynek ten jest siłą rzeczy zamknięty – wyjaśniał Jacek Biłas, prezes Knorr Bremse w Polsce. – Jeśli chodzi o potrzebę wymiany klocków hamulcowych, to odbywa się ona na zasadzie „coś za coś”. Dzięki nowym technologiom otrzymujemy istotne obniżenie hałasu, obniżenie masy wagonu, brak występowania wysokich temperatur, iskier przy hamowaniu i wynikających z tego samozapłonów. To są niepodważalne walory.

Hamulce to nie wszystko

EWA MAKOSZ

dyrektor Biura Ochrony Środowiska, PKP Polskie Linie Kolejowe



Zgodnie z zapisami polskiego Prawa ochrony środowiska, na granicy obszaru zarządzanego przez PKP PLK w terenie zabudowanym powinien być zachowany standard nieprzekraczający poziomu 56 decybeli w nocy i 61 decybeli w dzień. Dyrektywa o stosowaniu cichych hamulców zakłada natomiast, że hałas emitowany przez pociąg może sięgnąć co najwyżej 83 decybele. To oznacza, że w niektórych sytuacjach wstawki kompozytowe nie rozwiążą całkowicie problemu hałasu. Trzeba pamiętać, że najistotniejszymi czynnikami wpływającymi na poziom hałasu emitowanego do środowiska są: stan nawierzchni kolejowej i taboru. Jako PKP PLK staramy się podnosić jakość infrastruktury, ale na tabor nie mamy wpływu. Bywa zatem, że jesteśmy zmuszeni – zwłaszcza w przypadku skarg mieszkańców – do budowania barier dźwiękochłonnych. Jednak tego rodzaju ekrany w żaden sposób nie zwalniają przewoźników od stosowania kompozytowych wstawek hamulcowych. Aby obliczyć hałas emitowany przez cały skład pociągu, sumuje się hałasy pojedynczych wagonów. Mogą one oscylować między 78 a 101 decybelami w zależności od stanu technicznego. Jest to niezmiernie ważne, gdyż jeden wysłużony wózek może wpłynąć na zwiększony hałas całego pociągu.

TSI są potrzebne

IGNACY GÓRA

prezes Urzędu Transportu Kolejowego



Jako UTK jesteśmy za tym, aby wdrażać TSI, ponieważ ich wprowadzenie oznacza podniesienie bezpieczeństwa oraz poprawę organizacji przewozów poprzez eliminację zakłóceń w ruchu pociągów na jednolitym rynku europejskim. Ale oczywiście wprowadzanie interoperacyjności musi być nie tylko świadome, ale uwzględniać także aspekty ekonomiczne. Wydaje mi się, że wszyscy jesteśmy zgodni, iż wstawki kompozytowe należałoby wdrażać w nowych i modernizowanych wagonach, w pozostałych już niekoniecznie. Jest to szczególnie istotne, zważywszy na specyfikę polskiego rynku, na którym większość eksploatowanych wagonów jest wyposażonych w koła obręczowe. Z tego względu wyposażenie zestawów kołowych w nowe wstawki oznacza dużo większe koszty niż w przypadku np. zestawów monoblokowych. I nawet pewne ułatwienia proponowane przez Komisję Europejską w tym zakresie są zbyt małe, żeby to skutecznie wdrożyć. Niemniej podoba mi się wspólne stanowisko przewoźników, UTK i Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, mocno akcentowane w ERA: „rozumiemy problem związany z hałasem, ale niezbędne jest wprowadzenie okresów przejściowych, zarówno w ruchu międzynarodowym, jak i krajowym”. Innego rodzaju kompromisem może być umowa między dwoma państwami, zgodnie z którą pociągi były niejako wyłączone spod przepisów TSI Hałas na niektórych odcinkach. Pytaniem otwartym jest też to, czy 30-, 40-letnie wagony obsługujące rynek krajowy powinny być w ogóle objęte przymusem modernizacji.