

jednak duży problem, przede wszystkim ze względu na koszty. Na pewno brakuje u nas merytorycznej i technicznej dyskusji na ten temat, pozwalającej na zapoznanie się z rzetelnymi opracowaniami. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego podjęła już kroki w celu organizacji takiej eksperckiej debaty, aby można było wypracować stanowisko w tej sprawie.

Kolejnym ważnym problemem jest dopuszczenie wagonów zgodnych z TSI, które otrzymały autoryzację w innych krajach. W opinii UTK wymagają one dodatkowego dopuszczenia w Polsce, ponieważ nasza infrastruktura nie jest w pełni zgodna z TSI. Zgodność infrastruktury z TSI jest według Urzędu warunkiem, bez wypełnienia którego nie jest możliwe zwolnienie takich wagonów z obowiązku. Naszym zdaniem nie jest to właściwe podejście, ponieważ cała idea interoperacyjności polega właśnie na tym, że tabor zgodny z TSI dopuszczony w jednym kraju powinien mieć możliwość poruszania się również w innym. W tej sprawie chcemy zorganizować kolejne spotkanie z UTK i przedstawić naszą argumentację.

#### Jakie jeszcze działania w kwestii taboru kolejowego podejmuje IGTL?

Od wielu lat trwają w Polsce prace nad stworzeniem rejestru taboru NVR on-line, co znacznie ułatwiłoby dostęp do danych dysponentom taboru oraz Podmiotom Odpowiedzialnym za Utrzymanie ECM. Obecny rejestr zawiera dużo błędów i dostęp do niego za pośrednictwem korespondencji papierowej jest w obecnych czasach nieakceptowalny. Liczymy na realizację zapewnień o szybkim zakończeniu prac nad wdrożeniem rejestru dostępnego przez internet.

## Obecnie, mając z tyłu głowy unijne wymogi dotyczące bilansowania zarządcy infrastruktury i paradygmat kosztu bezpośredniego przy ustalaniu stawek, kwestie utrzymaniowe nabierają znacznie większej wagi. Wyrazem tego są prowadzone – po raz pierwszy na poważnie – prace nad wieloletnim programem utrzymaniowym.

Problemem jest też brak standaryzacji warunków napraw okresowych wagonów (np. jak ma to miejsce w przypadku niemieckiego Stowarzyszenia Prywatnych Właścicieli Wagonów VPI). Jako pokłosie starych przepisów egzekwowanych restrykcyjnie przez UTK w zakresie posiadania przez każdego dysponenta i dla każdego typu wagonu własnej dokumentacji systemu utrzymania dla wagonów, obecnie funkcjonują w kraju setki rodzajów dokumentacji DSU, ale często identycznych, merytorycznie różniących się detalami bądź wręcz tylko nagłówkami. Jest to duże utrudnienie dla zakładów naprawczych. Od dawna w środowisku mówi się o opracowaniu i stosowaniu jednej dokumentacji dla wszystkich wagonów (na wzór VPI). Brak jednak pomysłu, kto miałby proces opracowania nadzorować, a później zarządzać i uaktualniać dokumentację, a nie może być to niestety UTK. Kolejnym zagadnieniem jest naszym zdaniem niewłaściwa z punktu widzenia RID interpretacja Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie kodowania zbiornika cysterny i jej dopuszczania do przewozów danego produktu. W innych krajach kod zbiornika określany jest według RID i na tej podstawie cysterna może wozić wszystkie produkty od-

powiadające danemu kodowi. TDT wymaga dodatkowo tak zwane „badanie typu”, co jest niezwykle kłopotliwe.

#### Jakie problemy dotyczą działalności, którą zajmuje się sekcja Budownictwa Kolejowego?

Jeżeli chodzi o sekcję Budownictwa Kolejowego, to priorytetem jest tu przyspieszenie inwestycji z nowej perspektywy finansowej, bowiem ryzyko utraty części środków z UE jest coraz większe. Razem z PKP PLK SA, MIB, MR i CUPT szukamy optymalnych rozwiązań. Biorąc pod uwagę stan przygotowania (albo raczej nieprzygotowania) projektów przedstawiany przez PKP PLK SA, wydaje się, że przetargi w systemie „projektuj i buduj” mogą stanowić pewne rozwiązanie. Do tego potrzebna jest jednak dobra umowa zachowująca równowagę stron (w tym rozkładu ryzyka i kar wzajemnych), pozwalająca na polubowne rozwiązywanie problemów (a nie sporów) tam, gdzie one powstają, czyli na budowie. Umowa powinna również przewidywać zaliczki dla wykonawców czy możliwość wyprzedzającego fakturowania materiałów. Staramy się wypracować wspólnie z zamawiającym zapisy umów i tak zwanych dokumentów bazowych w taki sposób, aby zabezpieczyły one interes

publiczny, ale jednocześnie nie przerzucały całej odpowiedzialności na wykonawców. Są to bardzo trudne tematy, a od konkretnych rozstrzygnięć zależy powodzenie projektów, w tym finansowanych z funduszy unijnych. Nam jako wykonawcom zależy na partnerskich relacjach i decyzyjności na placu budowy, ponieważ w przeciwnym wypadku dochodzi do eskalacji wzajemnych roszczeń i mnożenia się spraw sądowych. Nie wpływa to ani na przyspieszenie inwestycji, ani na kondycję rynku i zdrową konkurencję pomiędzy podmiotami przystępującymi do przetargów. Bardzo liczymy, że spełnione zostaną obietnice reaktywacji Forum Inwestycyjnego pod auspicjami Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Dorobek grup roboczych nie może być zmarnowany, ponieważ branża wykonała ogromną pracę pro bono i porzucenie postulatów i propozycji rozwiązań zrujnowałoby zaufanie i otwartość na współpracę.

#### Przed branżą i samą Izbą sporo zadań...

Tematów jest bardzo wiele, a w przyszłości czeka nas szereg nowych wyzwań, że wystarczy tu jedynie wspomnieć wdrożenie IV pakietu kolejowego. Dla tego wszystkie zainteresowane firmy zapraszamy do aktywnej współpracy.