

Wnioski końcowe przyjęte na konferencji

“Nowoczesne technologie w realizacji projektów inwestycyjnych transportu kolejowego”

która odbyła się w dniach 8-10 maja 2012 r.
w WDW “Jantar”, ul. Wojska Polskiego w Juracie.

1. Uczestnicy konferencji wyrazili opinię, że dzięki takim spotkaniom jak organizowana corocznie Konferencja w Juracie, uda się w dużo większym stopniu zastosować na kolei nowe technologie poprawiające bezpieczeństwo, gwarantujące poprawę stanu środowiska naturalnego a także ułatwiające pracę służb odpowiedzialnych za działanie ogólnie rozumianej infrastruktury kolejowej.
2. Z uwagi istniejące istotne rozbieżności, należy ujednoczyć zapisy dotyczące tych samych kwestii w poszczególnych aktach prawnych związanych z procesem inwestycyjnym (Prawo budowlane, Prawo ochrony środowiska, Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko).
3. Dla osiągnięcia celu z punktu 2. należy zorganizować spotkania z Wydziałami Infrastruktury Urzędów Wojewódzkich i Regionalnymi Dyrekcjami Ochrony Środowiska celem ujednoczenia interpretacji prawa.
4. W przypadku konieczności obniżenia poziomu hałasu powodowanego przez ruch pociągów należy odejść od rutynowego stosowania ekranów akustycznych, jako jedynego i najlepszego środka zapobiegającego przekroczeniu obowiązujących norm głośności. W procesie projektowania jako podstawową metodę powinno się przyjmować rozwiązania obniżające hałas u źródła, czyli na styku „koło/szyňa”, a dopiero jak to nie wystarczy - ekrany. Należy pamiętać, że istnieją również niskie ekrany akustyczne, które znacząco obniżają hałas emitowany przez zestawy kołowe pociągów znacznie mniej ingerując w krajobraz niż ekrany 4-metrowe. Jako sposób na obniżenie poziomu hałasu można też stosować naturalną roślinność (zakrzaczenia).
5. Należy opracować programy planistyczne uwzględniające uwarunkowania ruchu kolejowego, zamiast używania stosowanych dotychczas programów dla dróg i autostrad. Ze względu na różnice w tych uwarunkowaniach nie należy przy projektowaniu linii kolejowych bezrefleksyjnie powielać rozwiązań przewidzianych dla dróg kołowych.
6. Wprowadzanie systemów zdalnego monitorowania pracy systemów elektroenergetyki kolejowej pozwoli na bardzo znaczące obniżenie zużycia energii elektrycznej. Szczególnie duże, ponad 50%-towe oszczędności można osiągnąć

w przypadku zautomatyzowanego sterowania elektrycznym ogrzewaniem rozjazdów (automatyka pogodowa), zastosowaniem nowych, bardziej efektywnych konstrukcji grzejników oraz a także inteligentnych systemów oświetlenia peronów i obszarów kolejowych.

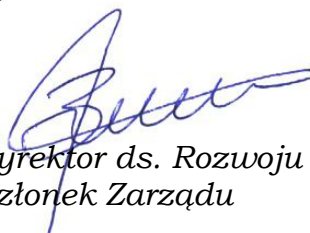
7. Projektanci urządzeń automatyki kolejowej powinni na bieżąco śledzić postęp techniczny w interesujących ich branżach i w porozumieniu z inwestorem wprowadzać nowoczesne rozwiązania, relatywnie niedrogie i cechujące się dużą efektywnością, których zastosowanie znacząco podnosi niezawodność pracy urządzeń automatyki kolejowej obniżając jednocześnie koszty ich bieżącej eksploatacji.
8. Pilnego uregulowania wymaga kwestia opracowania i opublikowania przez PKP PLK katalogu urządzeń, których stosowanie nie wymaga posiadania świadectwa dopuszczenia wydawanego przez Urząd Transportu kolejowego, a które przez PKP PLK zostały dopuszczone do stosowania na ich sieci kolejowej i nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu pociągów.
9. Projektując urządzenia ochrony zwierząt należy rozważyć zastosowanie różnych rozwiązań w zależności od lokalnych warunków. Znajomość alternatywnych rozwiązań może ograniczyć koszty inwestycji (np. przejścia dla płazów pod szynami zamiast specjalnych przepustów).
10. Ze wszech miar celowe byłoby wprowadzenie wieloletnich kontraktów (5-6 lat) dotyczących inwestycji w infrastrukturę, zawieranych pomiędzy PKP PLK a rządem oraz listy projektów priorytetowych z alokowanymi środkami finansowymi, przyjętych na prawach ustawy przez Sejm. Zapewniłoby to stabilność funkcjonowania oraz dałoby podstawy do inwestowania w potencjał wytwórczy i kadrowy kilkuset polskim przedsiębiorstwom pracującym na rzecz kolei. Brak takich działań i bierność w stosunku do negatywnych zjawisk występujących na polskim rynku kolejowym prowadzi nieuchronnie do absurdalnych patologii i osłabienia potencjału rynku.
11. Należy przedsięwziąć kroki zmierzające w kierunku realizacji powyższych wniosków, między innymi poprzez wspólny dialog między zarządcą infrastruktury PKP PLK oraz dostawcami rozwiązań technicznych i organizacyjnych. Celem jest tu skuteczne przyspieszenie działań mających na celu normalizację sytuacji na polskim rynku kolejowym wraz z podjęciem przez PKP PLK odpowiednich działań formalnych i prawnych. Weryfikacja i ocena jest zaplanowana na kolejnej konferencji w 2013 roku.

Krzysztof Bielawski



Dyrektor
Prezes Zarządu

mgr inż. Tomasz Buda



Dyrektor ds. Rozwoju
Członek Zarządu

mgr inż. Marek Stolarski



Prezes Zarządu
NEEL Sp. z o.o.