



WB Group



Wnioski końcowe przyjęte na konferencji

„Nowoczesne technologie w realizacji projektów inwestycyjnych transportu kolejowego”,

która odbyła się w dniach 7-9 maja 2013 r.
w WDW „Jantar” przy ul. Wojska Polskiego w Juracie.

1. Należy przykładać większą wagę do bezpieczeństwa rozumianego na wielu płaszczyznach. W tym celu należy m.in. usprawnić komunikację pomiędzy poszczególnymi organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo na kolei (obecnie zdarzają się przypadki braku przepływu informacji na temat zdarzeń mających bezpośrednio przełożenie na bezpieczeństwo ruchu); trzeba przeprowadzać cykliczne, powiązane ze sobą szkolenia. Szczególnie dotyczy to maszynistów oraz dyżurnych ruchu. Ważna jest także powszechna świadomość, że za bezpieczeństwo odpowiadają **wszystkie podmioty** biorące udział w procesie transportu towarowego i pasażerskiego, a nie Urząd Transportu Kolejowego wydający świadectwa dopuszczenia do eksploatacji urządzeń i systemów istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu pociągów.
2. Można i należy zwiększyć bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych kategorii D przy pomocy urządzeń niestanowiących elementu infrastruktury kolejowej, lecz należących do infrastruktury drogowej – daje to możliwość poprawy stanu bezpieczeństwa zarządcom dróg (np. gminom) w sytuacji, gdy zarządca linii kolejowej nie ma możliwości przeprowadzenia działań w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu w danym obszarze lub miejscu.
3. Planowanie rozkładów jazdy wymaga przeprowadzenia odpowiednich prognoz zmian potoków podróżnych. Jakość tych prognoz ściśle zależy od wykorzystanych programów komputerowych, od przeprowadzających je specjalistów oraz od jakości danych wejściowych. Aby zoptymalizować rozkład jazdy należy wykorzystać zasoby (programowe, ludzkie, dane wejściowe) możliwie najwyższej jakości.
4. Stosowana powszechnie w przetargach na wykonanie robót budowlanych formuła „projektuj i buduj” ma dużo wad i jedną podstawową zaletę. Zaletą z punktu widzenia Zamawiającego jest przeniesienie na Wykonawcę pełnego ryzyka związanego z realizacją kontraktu oraz oszczędności przy wykonaniu wiarygodnej dokumentacji projektowej. Wśród wad podstawową jest szukanie za wszelką cenę przez Wykonawcę oszczędności we wszystkich rodzajach kosztów, albowiem prace rozliczane są według cen ryczałtowych, a po stronie Wykonawcy leży całość robót, zarówno projektowych, jak i wykonawczych. Efektem jest niska jakość i nieterminowość wykonanych prac. Wnioskiem powszechnie sugerowanym przez bardzo wielu uczestników procesu inwestycyjnego jest odstępianie od tej zasady lub zastąpienie jej inną formą, pozbawioną wymienionych wad (których jest zresztą dużo więcej).
5. Obecnie często wykonuje się dokumentację środowiskową już na etapie studium wykonalności. W związku z długością procesu uzyskiwania wszystkich uzgodnień

i pozwoleń może to prowadzić do sytuacji, w której decyzja środowiskowa ulegnie przeterminowaniu przed rozpoczęciem inwestycji. W związku z tym procedura uzyskiwania decyzji środowiskowej powinna być przeprowadzona później niż studium wykonalności, aby uzyskana decyzja środowiskowa była aktualna w momencie rozpoczęcia inwestycji.

- 6. Środki ochrony środowiska zapisywane w decyzjach środowiskowych dla inwestycji kolejowych są często nieadekwatne do potrzeb (przesadzone), ponieważ istnieje zła praktyka przenoszenia na kolej doświadczeń i decyzji stosowanych przy inwestycjach drogowych i to w szczególności przy budowie nowych dróg (zabudowa separatorów na liniach zelektryfikowanych i nieefektywnych w warunkach kolejowych środków ochrony przed hałasem). Ta sytuacja wymaga zmiany.*
- 7. Krajowe przepisy dotyczące norm i certyfikacji wymagają uporządkowania, tak aby były spójne same ze sobą oraz z przepisami unijnymi (w obecnych przepisach zdarzają się m.in. niejasne, a czasami wręcz sprzeczne zapisy dotyczące tej samej kwestii).*
- 8. Rozwój nowoczesnych technik prowadzi do powstania nowych możliwości oszczędniejszego gospodarowania energią. W szczególności znaczne ilości energii można zaoszczędzić poprzez zastosowanie nowych technologii rozmrażania wsadów węglowych w wagonach, nowych typów elektrycznego ogrzewania rozjazdów oraz poprzez sterowanie oświetleniem stacji i wymianę oświetlenia tradycyjnego na LED. Wprowadzenie tych technologii wymaga jednak przekonania do nich ich użytkowników.*
- 9. Należy ustandaryzować wymagania informatyczne w zakresie współpracy systemów energetycznych dotyczących oświetlenia terenów kolejowych oraz ogrzewania rozjazdów. Obecnie funkcjonujące dokumenty normatywne nie są precyzyjne co prowadzi do problemów technicznych przy integracji urządzeń różnych producentów.*
- 10. Wnioski z sezonu zimowego 2012/2013 uzyskane z Systemu Monitorowania Urządzeń Energetycznych SMUE w zakresie urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów wskazują, że należy obligatoryjnie zmienić progi ogrzewania rozjazdów przy silnych mrozach. Obecnie parametry zawarte w dokumencie normatywnym „Instrukcja Iet-1 dotycząca eksploatacji i utrzymania ogrzewania rozjazdów” generuje niepotrzebnie wysokie koszty eksploatacji rozjazdów.*
- 11. Wprowadzenie do infrastruktury PKP PLK systemu monitorowania urządzeń energetycznych SMUE daje nowe możliwości sterowania oświetleniem otwartych terenów kolejowych. Należy podjąć kroki by na liniach małoobciążonych wprowadzić ekonomiczne ale bezpieczne metody sterowania oświetleniem zewnętrznym. System SMUE daje możliwości zdalnej parametryzacji urządzeń i bezpiecznego sterowania oświetleniem w przypadku nieplanowanych przejazdów pociągów w porze nocnej.*
- 12. Funkcjonująca koncepcja ogrzewania rozjazdów wykorzystująca mechanizm promieniowania energii cieplnej grzałka – szyna – śnieg zalegający w przestrzeni roboczej rozjazdu doczekała się ciekawej alternatywy. Nowa koncepcja elementu*

grzejnego pozwalającego na bezpośrednią emisję energii cieplnej z elementu grzejnego do zlegającego w przestrzeni roboczej rozjazdu śniegu jest znacznie bardziej efektywna i daje możliwości dużych oszczędności. Należy podjąć kroki w celu praktycznych testów nowej metody ogrzewania oraz podjąć kroki w celu opracowania nowego systemu sterowania ogrzewaniem wykorzystującego wskazaną metodę.

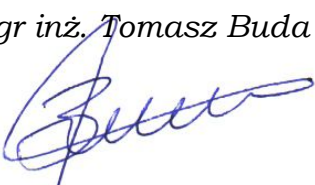
13. Brakuje standardów zbierania i gromadzenia informacji na temat kolizji pojazdów szynowych ze zwierzętami. Standardy takie powinny obowiązywać wszystkich przewoźników kolejowych, ponieważ analiza takich informacji może służyć zarówno poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak i ochronie środowiska naturalnego. Obecnie PKP PLK prowadzi analizę posiadanych przez siebie danych o kolizjach poczynawszy od roku 2007. Wyniki tej analizy powinny umożliwić wyciągnięcie wniosków skutkujących dobozem właściwej metody ochrony pociągów i zwierząt w miejscach, w których problem ten rzeczywiście występuje.
14. Brak jest warunków granicznych i ścisłych standardów stosowania urządzeń ochrony środowiska wynikających z badań naukowych (np. graniczna gęstość ruchu pociągów przy urządzeniach ostrzegających zwierzęta, gęstość przejść dla dużych zwierząt itp.), a jednocześnie są grupy nacisku lobbujące budowę jak największej liczby przejść dla zwierząt. Ponieważ uzyskanie tych danych na drodze badań naukowych jest trudne lub niemożliwe (wymagałoby np. wybudowania kilku eksperymentalnych przejść dla zwierząt) przy podejmowaniu decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony środowiska należy kierować się aktualnie dostępną wiedzą oraz zdrowym rozsądkiem.
15. Planowana nowelizacja prawa, która ma zapewniać bezpieczeństwo finansowe Podwykonawcom, zawiera liczne zapisy umożliwiające Zamawiającemu uchylenie się od odpowiedzialności za roboty wykonane przez Podwykonawców. Dodatkowo przepisy są miejscami bardzo szczegółowe i nakładają na Zamawiającego szereg nowych obowiązków, często bardzo trudnych do spełnienia, a część przepisów znajduje się w sprzeczności z postanowieniami kodeksu cywilnego. W proponowanej formie nowe prawo zamówień publicznych może zatem nie spełniać założonego celu faktycznej ochrony Podwykonawców. Należy kontynuować dalsze prace, zarówno na poziomie legislacji sejmowej i senackiej, jak również w zespołach specjalistów od prawa zamówień publicznych oraz przedstawicieli Zamawiającego, jak i Wykonawców i Podwykonawców. Jest to droga naprawy dzisiejszego stanu rzeczy, gdzie wygranie przetargu i jego realizacja nie powiększa potencjału firmy i nie jest drogą do jej rozwoju, a wręcz stanowi przysłowiowy „pocątunek śmierci” dla wielu małych i średnich podmiotów gospodarczych.

Krzysztof Bielawski



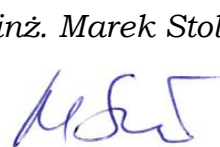
Dyrektor
Prezes Zarządu

mgr inż. Tomasz Buda



Dyrektor ds. Rozwoju
Członek Zarządu

mgr inż. Marek Stolarski



Prezes Zarządu
NEEL Sp. z o.o.