

12/2009

ISSN 1644-1938

IRK

R Y N E K
K O L E J O W Y

www.rynek-kolejowy.pl

II LINIA METRA

W numerze:

- Wyniki przewozów
- WKD – transformacja
- Rozbudowa zakładu Stadlera w Siedlcach
- Modernizacja lokomotyw spalinowych
- Prześluga i Warsewicz o PKP IC i PR
- Miedź na torach

Rynek Kolejowy PLUS

Wydawnictwo Rynek Kolejowy chciałoby poinformować, że kwartalnik „Transport Szybowy – Statystyki i Analizy” zmienia formę wydawniczą. Od nowego roku będzie się on ukazywał pod nazwą „Rynek Kolejowy PLUS”, składający się z elektronicznego kwartalnika (o tematyce i objętości takiej, jak obecnie) oraz elektronicznego tygodnika (opisującego bieżące trendy i zjawiska ekonomiczne w branży kolejowej). Także ostatnie wydanie kwartalnika „Transport Szybowy – Statystyki i Analizy” (nr 4/2009 ukaże się w grudniu) będzie miało już tylko formę elektroniczną. Klasyczną prenumeratę zastąpią roczne licencje na dostęp do specjalnej strony internetowej „Rynek Kolejowy PLUS”, gdzie pisma będą dostępne on-line w postaci plików PDF. Koszt 1 licencji ważnej przez rok wyniesie 480 zł + 22% VAT (240 zł + 22% VAT dla sektora nauki). Tak jak do tej pory pisma będą w profesjonalny sposób opisywać biznesowe otoczenia branży kolejowej. Przejście na formę elektroniczną jest efektem wielu rozmów z czytelnikami, w których zwracali oni uwagę na to, że otrzymywanie danych w odcinkach kwartalnych w formie papierowej nie zawsze jest komfortowe. Promocyjne wydania tygodnika ukazują się już od listopada 2009 r. i wzbudziły żywe zainteresowanie odbiorców. Każdy byłby i obecny prenumerator „Transportu Szybowego – Statystyki i Analizy” otrzymuje go bezpłatnie do końca b.r. Osoby zainteresowane informacjami na temat „Rynku Kolejowego PLUS” prosimy o kontakt mailowy z redaktorem naczelnym, Marcinem Kamolą – marcin.kamola@zdgtr.pl.

W najbliższych numerach „Rynku Kolejowego PLUS” opublikowana zostanie seria artykułów związanych z przygotowywaną przez Railway Market Forum i Transportowy Dozór Techniczny konferencją. Przedstawiamy pierwszy z serii artykułów, autorstwa Krzysztofa Warmińskiego.

Krzysztof Warmiński

Interoperacyjność – nowe wymagania

Autor jest wieloletnim pracownikiem PKP, ostatnie lata pełnił funkcję naczelnika ds. bezpieczeństwa w UTK, obecnie pracownik Transportowego Dozoru Technicznego

„Interoperacyjność oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań”¹.

Na przestrzeni lat dotychczasowa sytuacja w branży kolejowej spowodowała bardzo bliskie powiązania pomiędzy krajowym przemysłem kolejowym i kolejami krajowymi, ze szkodą dla otwarcia rynków. W celu poprawienia ich konkurencyjności na poziomie europejskim niezbędna jest otwartość i konkurencyjność tego segmentu rynku. W związku z potrzebą dostosowania kolei w zakresie wzajemnego uznawania tworzone standardy techniczne, które wpływają na nieograniczony przepływ ładunków i pasażerów na terenie UE. Początkiem były porozumienia i umowy pomiędzy krajowymi przedsiębiorstwami RIV i RIC oraz normy techniczne w formie kart UIC, wypracowane przez ekspertów z branży kolejowej.

Określenie dla całej UE podstawowych i zasadniczych wymogów, które będą miały zastosowanie do transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, właściwie ureguje kwestie w tym zakresie. W celu umożliwienia obywatelom UE, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach będących wynikiem ustanowienia obszaru bez granic, właściwe jest – w szczególności poprzez poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich – wprowadzanie w życie wszelkich środków, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej, jak przewiduje to art. 155 Traktatu.

Spółki kolejowe muszą zwiększyć dostępność sieci kolejowych państw członkowskich, co wymaga interoperacyjności infrastruktury, sprzętu, taboru oraz systemów zarządzania i działania, w tym kwalifikacji personelu, warun-

ków bezpieczeństwa i higieny pracy koniecznych do działania i utrzymania podsystemów oraz do realizacji każdego TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności). Jednakże celem interoperacyjności nie jest, bezpośrednio czy pośrednio, harmonizacja warunków pracy w sektorze kolejowym. Istnieją poważne rozbieżności w krajowych przepisach oraz zasadach wewnętrznych i specyfikacjach technicznych stosujących się do kolei, gdyż włączając one techniki charakterystyczne dla przemysłu krajowego oraz określając konkretne wymiary i rozwiązania, jak też cechy specjalne. Obecna sytuacja uniemożliwia bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej UE.

W obliczu rozmiarów i złożoności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na podsystemy. Dla każdego z tych podsystemów określone są zasadnicze wymogi oraz specyfikacje techniczne ustalone dla całej UE, szczególnie w odniesieniu do składników oraz płaszczyzn współdziałania w celu spełnienia zasadniczych wymogów.

Wprowadzenie w życie przepisów dotyczących interoperacyjności nie powinno stwarzać nieuzasadnionych barier w kategoriach kosztów i korzyści zachowania istniejącej sieci kolejowej każdego z państw członkowskich, lecz musi ono sprzyjać utrzymaniu celu interoperacyjności.

Specyfikacje techniczne dla interoperacyjności ściśle oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego ich opinie są często brane pod uwagę w odniesieniu do dotyczących ich aspektów. Interoperacyjność systemu kolei powinno się wykorzystać szczególnie w przypadku przewozu towarów, w celu spełnienia warunków więk-

¹ Dyrektywa 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we wspólnocie europejskiej (DUWE L191 z 18.07.2008 r.).



fot.: Michał Grabny

szej interoperacyjności różnych rodzajów transportu. Działalność komercyjna kolei na całej sieci kolejowej wymaga dążenia do pełnej kompatybilności infrastruktury i pojazdów, jak również skutecznego i wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania różnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych. Od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są m.in. stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty, a w szczególności interoperacyjność systemu kolei.

Podsystemy składające się na transeuropejski system kolei powinny podlegać procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja musi gwarantować władzom, odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na ich oddanie do użytku, pewność, iż na etapie projektu, konstrukcji oraz oddawania do użytku jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i operacyjnymi. Musi ona również gwarantować producentom możliwość równego traktowania niezależnie od kraju. Z tego powodu ustanowiono moduły definiujące zasady i warunki mające zastosowanie do weryfikacji podsystemów WE. Procedura weryfikacyjna WE powinna opierać się na TSI. Organy notyfikowane odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli procedur oceny zgodności i odpowiedniości wykorzystania składników wraz z procedurą oceny podsystemów muszą, w szczególności w obliczu braku specyfikacji europejskich, w jak największym stopniu koordynować swe decyzje.

W obliczu rozmiarów i złożoności systemu kolei okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na następujące podsystemy: infrastruktura, sterowanie, energia, tabor, ruch kolejowy, utrzymanie i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać określone zasadnicze wymagania oraz specyfikacje techniczne ustalone dla całej wspólnoty europejskiej, szczególnie w odniesieniu do składników oraz interfejsów, w celu spełnienia tych zasadniczych wymagań. Ten sam system dzieli się na dobra nieruchome i ruchome: z jednej strony – sieć złożona z linii, stacji, terminali i wszelkiego rodzaju stałych urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpiecznej i nieprzerwanej eksploatacji systemu; z drugiej strony – wszystkie pojazdy przemieszczające się na tej sieci. Pojazd składa się zatem z jednego podsystemu (taboru) i, tam

gdzie to konieczne, jednej lub więcej części innych podsystemów, przede wszystkim znajdujących się na pokładzie pojazdu części podsystemu sterowania ruchem kolejowym oraz części podsystemu energia.

Interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei jest przewidziana jako projekt obejmujący całą wspólnotę. Żadne pojedyncze państwo członkowskie nie jest w stanie podjąć działań koniecznych do osiągnięcia interoperacyjności. Zgodnie z zasadą pomocniczości cele proponowanych działań nie mogą zostać wystarczająco osiągnięte przez państwa członkowskie, stąd, z powodu rozmiarów i skutków proponowanych działań, mogą one być lepiej osiągnięte przez całą UE.

Opracowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności ujawniło potrzebę wyjaśnienia związku między zasadniczymi wymaganiami i TSI z jednej strony, a normami europejskimi i innymi dokumentami normatywnymi – z drugiej. Rozróżnienie pomiędzy normami lub fragmentami norm, które powinny być obligatoryjne dla osiągnięcia celów nowej dyrektywy 2008/57/WE oraz „zharmonizowanych” norm, przygotowanymi w duchu nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej, przyczyni się znacząco do ujednolicenia w tym zakresie wymogów. Co do zasady, rozwój specyfikacji europejskich następuje w duchu nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej. Umożliwiają one przyjęcie domniemania zgodności z określonymi zasadniczymi wymaganiami nowej dyrektywy, zwłaszcza w przypadku składników interoperacyjności i interfejsów. Takie specyfikacje europejskie lub ich stosowne fragmenty nie są obligatoryjne i TSI nie mogą zawierać żadnych bezpośrednich odniesień do nich. Odniesienia do tych specyfikacji europejskich są publikowane w „Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej”, a państwa członkowskie publikują odniesienia do norm krajowych transponujących normy europejskie. W określonych przypadkach TSI mogą zawierać bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich, jeżeli jest to uzasadnione koniecznością realizacji celów nowej dyrektywy 2008/57/WE. Takie bezpośrednie odniesienie ma konsekwencje w szczególności dla norm i specyfikacji europejskich, które stają się obligatoryjne od momentu zastosowania TSI. TSI określa wszystkie warunki, z któ-

rzymi muszą być zgodne składniki interoperacyjności, oraz procedurę oceny zgodności. Ponadto niezbędne jest wskazanie, że każdy ze składników musi przejść procedurę oceny zgodności i przydatności do stosowania określonej w TSI oraz musi posiadać odpowiedni certyfikat.

Z powodów bezpieczeństwa nowym elementem koniecznym do zastosowania dla potrzeb interoperacyjności jest wprowadzenie wymogu, aby państwa członkowskie przydzielają kod identyfikacyjny każdemu z pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Pojazdy takie będą wtedy wprowadzane do krajowego rejestru pojazdów. Rejestry muszą być dostępne w celu zasięgnięcia informacji dla wszystkich państw członkowskich i dla określonych wspólnotowych podmiotów gospodarczych. Rejestry muszą być spójne co do formatu danych. Dlatego też trzeba objąć je wspólnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi i technicznymi. Niezbędna jest również procedura postępowania dla spełnienia zasadniczych wymagań, mających zastosowanie do podsystemu, który nie został jeszcze objęty szczegółowymi wymaganiami odpowiedniej TSI. W takim przypadku jednostkami odpowiedzialnymi za ocenę zgodności i za procedury weryfikacji powinny być jednostki notyfikowane, określone dotychczas w art. 20 dyrektyw 96/48/WE² i 2001/16/WE³. Jednostki notyfikowane powinny mieć taką strukturę, aby zapewnić spełnienie kryteriów, jakie muszą obowiązywać takiego rodzaju organy we wszystkich obszarach nowego podejścia w zakresie harmonizacji technicznej i weryfikacji zgodności – w szczególności dotyczy to kryteriów w zakresie niezależności i kompetencji. Dobrym przykładem takiej organizacji w naszym kraju jest Transportowy Dozór Techniczny – Jednostka Notyfikowana pod numerem 1468, m.in. także w obszarze dotyczącym interoperacyjności kolei dla dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE.

Przyjęcie podejścia stopniowego do spełnienia potrzeb w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei, który charakteryzuje się starą infrastrukturą kolejową i taborem wymagającym dużych inwestycji na dostosowanie lub odnowienie (przy czym należy szczególnie uważać na to, by nie stawiać kolei w niekorzystnej sytuacji ekonomicznej w porównaniu z innymi gałęziami transportu).

Obecne doświadczenie pokazało, że wprowadzenie procedury dopuszczenia do eksploatacji na poziomie krajowym jest często procesem złożonym, podlegającym różnym, mało przejrzystym, a nawet wzajemnie się nakładającym wymogom krajowym. Wskutek powyższego procedura ta stanowi poważną przeszkodę dla tworzenia nowych przedsiębiorstw kolejowych, zwłaszcza w dziedzinie transportu towarowego. Dlatego też należy podjąć działania zmierzające do wyjaśnienia i uproszczenia procedur dopuszczania pojazdów. Po pierwsze, należy wprowadzić ogólną zasadę, zgodnie z którą jedno dopuszczenie wystarcza dla sieci kolejowej całej UE. Po drugie, procedura dopuszczenia pojazdu zgodnego z TSI powinna być prostsza i szybsza niż w przypadku pojazdu niezgodnego z TSI. Po trzecie, w miarę możliwości należy stosować zasadę wzajemnego uznawania: jeżeli pojazd został już dopuszczony do eksploatacji w jednym państwie członkowskim, inne państwa członkowskie nie powinny odwoływać się do zasad krajowych, narzucając niepotrzebne wymogi i ponowne weryfikacje, chyba że jest to ściśle niezbędne do sprawdzenia technicznej zgodności pojazdu z daną siecią. W tym celu zasady krajowe powinny być sklasyfikowane i porównane w oparciu o listę kontrolną, żeby można było ustalić, w jakim zakresie zasady krajowe można uznać za równoważne z punktu widzenia wymagań, osiągnięć i bezpieczeństwa. Po czwarte, do wyników procedury należy stosować zasadę pewności prawa. W tym celu, w przypadku braku decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa w przepisowym terminie wnioskujący powinien mieć prawo wprowadzić pojazd do eksploatacji. Dopuszczenie takie powinno być możliwe tylko w przypadku, gdy dany pojazd został już dopuszczony w innym państwie członkowskim. Ponadto pojazd taki może być wykorzystywany wyłącznie przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury posiadającego właściwe certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE⁴ i tylko na własną odpowiedzialność.

Podsumowując, interoperacyjność systemu kolei, obejmująca całą UE, nie może zostać wystarczająco osiągnięta przez państwa członkowskie, gdyż żadne z nich indywidualnie nie ma możliwości podjęcia działań niezbędnych dla osiągnięcia takiej interoperacyjności i w związku z tym, może zostać osiągnięta w lepszy sposób tylko na poziomie całonacjonalnym.

² Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (DUWE L235 z 17.09.1996 r.).

³ Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (DUWE L110 z 20.04.2001 r.).

⁴ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (DUWE L164 z 30.04.2004 r. z późn. zm.).

