

Bezpieczeństwo ATUT KOLEI

Główny argument przemawiający za koleją?

Atutem transportu szynowego było od zawsze bezpieczeństwo. Chcąc wzmacniać konkurencyjność kolei względem innych środków transportu, musimy tę wartość konsekwentnie wzmacniać. A bezpieczna i sprawna infrastruktura to gwarancja szybkiego oraz pewnego dotarcia pasażera i towaru do miejsca przeznaczenia. Nowa infrastruktura musi ten standard rozwijać.

A konkrety?

Z punktu widzenia codziennej mobilności kolej jest najlepszym, bo najbezpieczniejszym, środkiem transportu – wystarczy, że przeanalizujemy dane Europejskiej Agencji Kolejowej. Z cyklicznie publikowanych informacji wynika, że kolej wraz z transportem lotniczym ma zdecydowanie najniższy wskaźnik wypadkowości. Liczba ofiar śmiertelnych przypadających na milion pasażerokilometrów wynosi 0,156. Jeśli chodzi o autobusy wskaźnik ten jest prawie trzykrotnie wyższy i wynosi 0,433, a dla samochodów osobowych parametry te osiągają poziomu 4,450 i, jak widać, są niemal 30-krotnie wyższe! Co więcej z tych samych danych wynika, że w odniesieniu do ilości osób przemieszczających się na porównywalnym kilkietrowym odcinku, prawdopodobieństwo wypadku podczas jazdy samochodem jest wyższe 109 razy w porównaniu z jazdą pociągiem. Łatwo również wysnuć wniosek, że my jako Europa Środkowo-Wschodnia wciąż gonimy Zachód pod względem bezpieczeństwa transportu. Tymczasem pojawiają się głosy za liberalizacją procesu dopuszczania dla kluczowych elementów infrastruktury. Pojawiają się głosy, że proces inwestycyjny może być spowalniany przez niską dostępność materiałów i podzespołów. Polemizowałbym z tezą o niskiej dostępności materiałów jako czynnika realnie opóźniającym inwestycje. Cała ta argumentacja jest błędna i groźna. Po pierwsze, ze względu na elementarne, równe traktowanie podmiotów. Jeżeli dostawcy rozjazdów, napędów czy innych składowych infrastruktury poświęcali lata badań i dziesiątki milionów złotych na przechodzenie procesów uzyskiwania świadectw i dopuszcznień UTK oraz innych certyfikatów, to zwalnianie z tego obowiązku innych podmiotów byłoby z gruntu nieuczciwe. W takim wypadku proces inwestycyjny mógłby faktycznie zostać spowolniony, nie brakiem materiałów, a raczej wieloletnimi sporami sądowymi. Po drugie, dlatego, że uderzy to w gospodarkę. Krajowi producenci, którzy od lat ponoszą

koszty testowania i wprowadzania na rynek swoich rozwiązań, to firmy polskie lub posiadające tu właśnie biura projektowe oraz fabryki. Sztucznie wymuszone otwarcie rynku osłabi ich potencjał, nie dając nic w zamian, bo inne kraje europejskie wcale nie będą kwapić się z otwarciem dla nas swoich rynków. W praktyce przełoży się to na mniej podatków i mniej miejsc pracy. A tak działając, środków na inwestycje i rozwój kolei raczej nie znajdziemy... Co więcej taka polityka w długiej perspektywie może skutkować także upadłościami producentów, które mogą ściągnąć na rynek daleko większe problemy związane z dostawami na rynek inwestycyjny i utrzymaniowy. I argument dla mnie koronny – takie podejście spowodowałoby realne zagrożenie dla bezpieczeństwa na sieci kolejowej.

Dlaczego?

Ano dlatego, że dopuścilibyśmy przecież do zabudowywania kluczowych elementów infrastruktury bez niezbędnego sprawdzenia ich niezawodności w naszych warunkach atmosferycznych, przetestowania ich współpracy z pozostałymi urządzeniami kolejowymi oraz z kulturą techniczną i wieloletnimi doświadczeniami osób odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury. Proces uzyskiwania niezbędnych świadectw nie jest biurokratyczną fanaberią, lecz ma charakter stricte technicznej próby. A braki i wady wychodzą nie od razu po wbudowaniu pojedynczego elementu w tor, lecz mogą ujawnić się po miesiącach i latach masowej eksploatacji. Kto zatem weźmie na siebie odpowiedzialność za pominięcie tego etapu? O tym, że tworzenie wyrw w systemie bezpieczeństwa w związku z chwilowymi potrzebami mści się bardzo szybko, wiadomo nie od dziś. Przekonali się o tym Hiszpanie dopuszczający jazdę pociągów KDP na niedostatecznie wyposażonych odcinkach linii, konsekwencją była katastrofa pod Santiago de Compostela. W jej wyniku oskarżonych zostało m.in. kilkunastu menadżerów zarządcy sieci kolejowej (ADIF). Było to konsekwencją nacisków na szybkie rozszerzanie zasięgu pociągów dużych prędkości, skutkujące włączaniem do sieci odcinków sieci kolejowej o standardowych parametrach. Na tych liniach opóźnione czy zaniedbane było wdrażanie pewnych modułów systemu bezpieczeństwa, m.in. uniemożliwiających przekraczanie dopuszczalnej prędkości przez pociąg. Tragiczny efekt tych wyjątków to 79 ofiar śmiertelnych i 178 rannych.



O bezpieczeństwie w transporcie szynowym i jego wiodącej roli w procesach inwestycyjnych i utrzymaniowych na kolei, mówi Rafał Leszczyński, prezes Grupy KZN Biezanów, w rozmowie z Kurierem Kolejowym.

montujących konstrukcję rozjazdową z części można przerzucić na inne odcinki inwestycji. Kilku- lub kilkunastoosobowa ekipa oraz maszyny, tj. koparki dwudrogowe, zamiast być wykorzystywane przy rozjeździe dziesiątki godzin, mogą być użyte do innych prac torowych! I po trzecie, a zarazem najważniejsze, w przypadku zabudowy blokowej rozjazd montowany

Jednak bez optymalizacji procesu inwestycyjnego skuteczna i terminowa realizacja procesów inwestycyjnych w okresie boomu może być nierealna.

To fakt. Ale optymalizacja nie może odbywać się kosztem bezpieczeństwa. Pamiętajmy, że KPK to nie konkurs na wydanie jak największej puli pieniędzy, tylko środki na budowę nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury, która będzie służyła nam latami. O wyborze transportu szynowego jako sposobu podróżowania decyduje pewność dotarcia w określone miejsce, w określonym czasie. To w tych kategoriach będzie oceniane powodzenie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Dlatego wszelkie usprawnienia inwestycji nie mogą odbywać się kosztem tych wartości. Co nam jako społeczeństwu przyjdzie z nowej infrastruktury o wątpliwej niezawodności lub takiej, która w kilkanaście miesięcy po oddaniu do użytku wymaga napraw i wprowadzania ograniczeń ruchu, a do tego stwarza ryzyko dla bezpieczeństwa pasażerów?

Czy rozwiązaniem może być mechanizacja pewnych procesów?

To jedno z kluczowych i strategicznych rozwiązań, które w obecnym procesie inwestycyjnym musi zostać przewalczona, właśnie ze względu na czas i bezpieczeństwo. Bliższa koszula ciała, stąd podam przykład blokowej zabudowy rozjazdów. Z punktu widzenia procesu inwestycyjnego i utrzymaniowego taka zabudowa ma same plusy. Po pierwsze, skracamy czas operacji na placu budowy związany z montażem rozjazdu. Realizacje prowadzone przez nas w ubiegłym roku udowodniły, że całą operację związaną z precyzyjnym rozładunkiem gotowego rozjazdu w miejscu jego zabudowy jesteśmy w stanie zrealizować przy użyciu systemu Switcher w 3-4 godziny, co ma się nijak do czasu potrzebnego na rozkładanie podrozdżnic, układanie części stalowej i montaż, liczony w dobach. Po drugie, robotników budowlanych, których obecnie na rynku nie ma zbyt wielu,

jest w warunkach fabrycznych, więc ma najwyższą możliwą jakość początkową, co przekłada się wprost na jego trwałość, a co za tym idzie – wyższe bezpieczeństwo. Według przeprowadzonych badań międzynarodowych (INNTRACK, Integrated Project, 6th Framework Program) blokowa zabudowa rozjazdów redukuje straty jakości nowo wyprodukowanego rozjazdu praktycznie do zera, podczas gdy przy montażu rozjazdu z części na placu budowy straty oscylują między 10 a 15 proc. To oczywiście wprost przekłada się na poziom późniejszego bezpieczeństwa. Co więcej powyższe badania wskazują też na istotne oszczędności w kosztach utrzymania rozjazdów – te zabudowane w technologii blokowej generują nawet 30% niższe koszty w porównaniu z montowanymi na placu budowy.

Pomimo tego, o czym Pan powiedział, zapal wykonawców oceniłbym na mocno ograniczony. Czy to tylko kwestia ceny?

Cena, której podstawową składową są koszty transportu rozjazdu po torach, jest moim zdaniem tylko jednym i to wcale nie najważniejszym argumentem. Dodam, że pieniądze za dostęp do torów zasila bezpośrednio portfel zarządcy sieci, który może finansować w ten sposób droższą usługę budowlaną. Prawda jest jednak taka, że starych nawyków nie da się zmienić w jeden dzień. Stąd ma ogromne znaczenie konsekwentna postawa zarządcy w tym zakresie. Systematyczne zwiększanie ilości zabudowywanych w ten sposób rozjazdów pozwoli na praktyczne zaznajomienie się wykonawców z tym procesem, umożliwi też inwestycje zwiększające ilość takich specjalistycznych urządzeń. Dziś firmy takie jak KZN „Biezanów” inwestują trochę w ciemno, budując niezbędny park maszynowy. I jeśli te urządzenia nie będą pracować i nie będą się zwracać koszty, to proces rozbudowy floty zostanie wstrzymany, co więcej może nastąpić tu pewien regres, bo chętnych na podobne urządzenia na świecie nie brakuje. ●