

Wnioski z Konferencji Naukowo-Technicznej INFRASZYN 2009:

„Projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury w transporcie szynowym”

Zakopane 22 – 24 kwietnia 2009r.

1. Konferencja Naukowo-Techniczna „Projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury w transporcie szynowym” jest odpowiedzią na wyzwanie czasu, tj. potrzebę budowy kolei dużych prędkości oraz modernizacji linii kolejowych. W tym celu niezbędny jest transfer nowej, wiedzy, techniki i technologii w transporcie szynowym.
2. Uczestnicy Konferencji postulują kontynuowanie jej w latach następnych z rozszerzeniem tematyki dotyczącej wszystkich elementów infrastruktury związanej z transportem szynowym, umożliwiając zintegrowanie środowisk naukowych, projektowych i eksploatacyjnych wokół problematyki projektowania, budowy i utrzymania szeroko rozumianej infrastruktury transportu szynowego.
3. Istnieje pilna potrzeba zintensyfikowania starań o powierzenie UTK funkcji nadawania uprawnień budowlanych w specjalnościach związanych z transportem szynowym. Zadanie to staje się tym bardziej pilne, że certyfikacji będą podlegać w niedługim czasie przedsiębiorstwa wykonujące roboty kolejowe. Dotychczasowa procedura nadawania uprawnień budowlanych w specjalnościach związanych z transportem szynowym przez Izby Inżynierów Budownictwa stwarza bardzo duże trudności osobom mającym praktykę w eksploatacji i utrzymaniu dróg szynowych.
4. UTK powinno być odpowiedzialne za całościowy nadzór nad procesem budowy/modernizacji i eksploatacji infrastruktury kolejowej.
5. Nagłym problemem jest dostosowanie obowiązującego prawa (rozporządzenia, przepisy, warunki techniczne, instrukcje itp.) do obecnego stanu wiedzy, rozwiązań technicznych, technologii, ze szczególnym uwzględnieniem rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.151 z 1998r poz 987), rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych

jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. 33 z 1996r poz. 144).

6. Należy dążyć do zmiany zasad finansowania budowy, modernizacji, utrzymania i eksploatacji elementów infrastruktury użytkowanej przez różnych zarządców infrastruktury (np. jednopoziomowe skrzyżowania drogi szynowej z drogą kołową).
7. W cyklicznych formach doskonalenia wiedzy, zwłaszcza pracowników odpowiedzialnych bezpośrednio za utrzymanie dróg szynowych, powinna się znaleźć tematyka związana z umiejętnością rozpoznawania zagrożeń i sposobów minimalizacji ryzyka.
8. Zapewnienie dopływu do jednostek i przedsiębiorstw kolejowych odpowiednio przygotowanej średniej kadry technicznej, wymaga pilnego reaktywowania szkół zawodowych (Techników Transportu Szynowego). Działania w tym kierunku winien podejmować Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A przy wsparciu UTK we współpracy z organami jednostek samorządowych.
9. Zapowiedziane niektóre zmiany w technice diagnozowania dróg kolejowych układu międzynarodowego, wymaga podjęcia prac badawczych w celu opracowania nowych odchyłek dopuszczalnych.
10. Podjąć działania mające na celu uniemożliwienie kursowanie taboru nie spełniającego warunków technicznych i handlowych (np. płaskie miejsca, przekroczone naciski, zagrzané osie),
11. Przy modernizacji dużych węzłów kolejowych należy już od studium wykonalności należy je projektować całościowo, a nie tylko pod kątem modernizowanej linii.
12. W procesie przygotowania dokumentacji przedprojektowej (SW) i projektowej dla modernizacji linii kolejowych popełniane są liczne błędy skutkujące niefunkcjonalnością powstających układów torowych, jak i wzrostem kosztów inwestycji. Sposobem ograniczenia liczby błędów jest upowszechnienie różnych form kształcenia (w tym podyplomowego) i szkolenia dla projektantów i dla inżynierów pracujących po stronie zamawiającego. Ważne jest także propagowanie poprawnych rozwiązań i szeroko rozumianej „dobrej praktyki”.
13. Modernizacja dużych węzłów kolejowych nie powinna odbywać się w systemie „projektuj i buduj”.

14. Koncepcje programowo-przestrzenne projektów infrastrukturalnych należy traktować jako prace badawczo-rozwojowe i inwestorzy powinni je zlecać do wyspecjalizowanych placówek naukowo-technicznych lub wyspecjalizowanych biur w uproszczonym trybie np. z wolnej ręki lub w rozmowach kwalifikacyjnych z kilkoma oferentami.

Komisja wnioskowa w składzie:

1. Romuald Jakubowski - Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
e-mail R.jakubowski@plk-sa.pl
2. Jan Solski – SITK Oddział Radom, e-mail sitkrp_radom@wp.pl
3. Konrad Kamiński – PNI Sp. z o.o.
4. Ireneusz Jasiński – Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.