

PLAN DZIAŁANIA KT 138 ds. Kolejnictwa

STRESZCZENIE

Środowisko biznesowe Komitetu Technicznego KT 138 ds. Kolejnictwa to przede wszystkim różnego rodzaju podmioty gospodarcze współtworzące system kolejowy oraz producenci pojazdów, systemów, urządzeń i elementów kolejowych, a także podmioty realizujące prace budowlane i instalacyjne na liniach kolejowych i w taborze. Normy z zakresu prac KT 138 są niemal wszystkie normami zharmonizowanymi z przepisami prawa europejskiego. Ich stosowanie jest weryfikowane w procesach dopuszczeniowych potwierdzających spełnianie wymagań prawa, w tym w szczególności bezpieczeństwo. Prace normalizacyjne są inicjowane mandatami Komisji Europejskiej, są realizowane we współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej i są powiązane z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności oraz Wspólną Metodą Oceny i Wyceny Ryzyka związanymi odpowiednio z dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei oraz dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei Unii Europejskiej.

Polska wykorzystuje trzecią co do wielkości sieć kolejową w Unii Europejskiej. Posiada także na tle innych państw UE wysoki udział kolejowych przewozów towarowych w przewozach ogółem. Kolejowe przewozy pasażerskie pełnią w Polsce bardzo istotną rolę społeczną. Wraz z modernizacją kolei w ostatnich latach obserwuje się wzrost przewozów zarówno dalekobieżnych jak i aglomeracyjnych. Kolejowe przewozy towarowe pełnią w Polsce bardzo istotną rolę gospodarczą. Realizowane dotychczas prace modernizacyjne koncentrowały się na ciągach pasażerskich. Obecnie widać wyraźną tendencję zmierzającą do modernizacji linii i taboru wykorzystywanych dla potrzeb gospodarczych (wzmacnianie linii wschód-zachód, modernizacje infrastruktury kolejowej portów morskich, rozbudowa stacji towarowych i centrów przeładunkowych). Szczególnie w odniesieniu do roli jaką pełni kolej w gospodarce prawdziwe jest stwierdzenie, że zgodność techniczna zapewniana dzięki normom jest warunkiem prawidłowej pracy i rozwoju tego systemu, jako że około 50% przewozów towarowych to przewozy międzynarodowe.

Normy w zakresie prac KT 138 to normy kolejowe, w tym taborowe, infrastrukturalne i zapewniające spójność kolei i dostosowanie kolei do potrzeb, w tym potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych oraz normy stosowane dla zapewnienia spójności kolei z innymi rodzajami transportu, w szczególności transportem morskim oraz drogowym w zakresie wymagań dla jednostek ładunkowych.

Prace KT 138 mają na celu utrzymanie aktualności norm kolejowych wprowadzanych do zbioru norm polskich w szczególności w odniesieniu do norm zharmonizowanych. Udział w pracach normalizacyjnych, w tym śledzenie zmian dokumentów pod kątem wyzwań dla rozwoju kolei w Polsce oraz zgodności taboru przyjeżdżającego do Polski z polską infrastrukturą, a także spójności polskiego systemu kolejowego przy zmianach technicznych narzucanych poprzez prawo europejskie i międzynarodowe.

Priorytety w pracach KT 138 to bezpieczeństwo oraz zgodność taboru z infrastrukturą, szczególnie że te kwestie są bezpośrednio powiązane z prawodawstwem europejskim.

1 ŚRODOWISKO BIZNESOWE KT 138

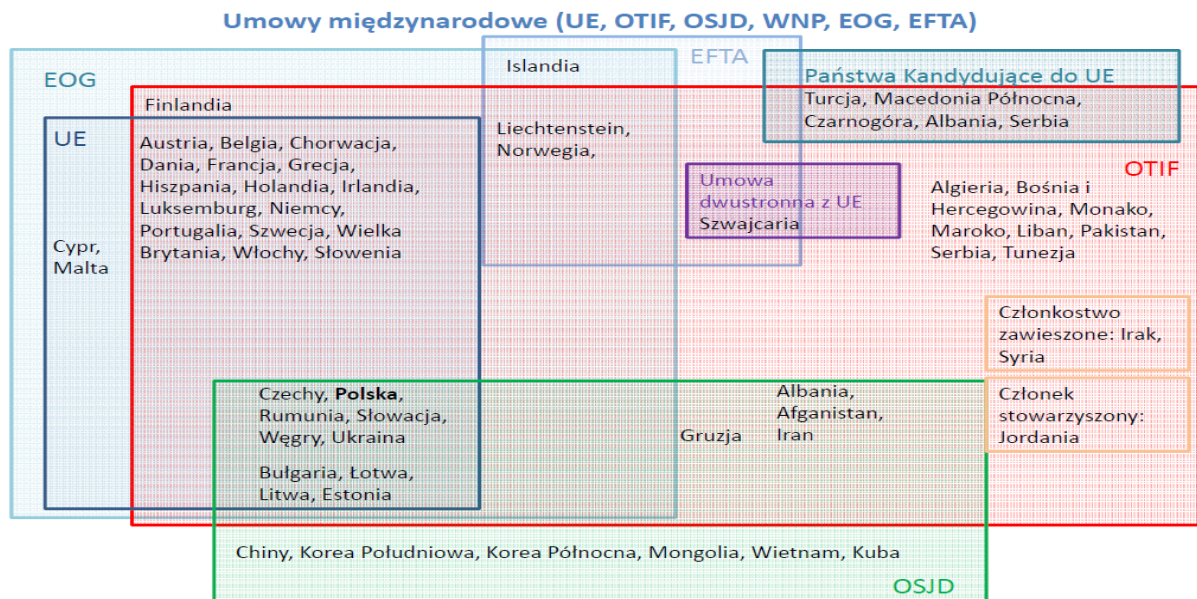
1.1 Opis środowiska biznesowego

Na działalność gospodarczą objętą zakresem KT 138 znaczący wpływ mają następujące uwarunkowania polityczne, gospodarcze, techniczne, prawne, społeczne i/lub aspekty regionalne/międzynarodowe:

Komitet Techniczny KT 138 ds. Kolejnictwa to jeden z dwóch komitetów Polskiego Komitetu Normalizacyjnego dedykowanych głównie zagadnieniom transportu kolejowego. Drugim jest Komitet Techniczny KT 61 ds. Elektrycznego Wyposażenia Trakcyjnego.

Normy w tym zakresie są konieczne dla zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu kolei zarówno na poziomie krajowym jak i w relacjach międzynarodowych. Polski system kolei jest bezpośrednio powiązany eksploatacyjnie z koleją w innych krajach. W ruchu towarowym około 50% przewozów realizowanych koleją to przewozy międzynarodowe. Wymaga to stosowania rozwiązań technicznych zapewniających spójność pomiędzy taborem i infrastrukturą. Dla systemu kolei (na bazie prawa międzynarodowego) zastosowanie mają kolejowe przepisy techniczne:

- Organizacji Narodów Zjednoczonych ONZ (wymagania dla linii AGC oraz AGTC); Wymagania ONZ są spójne z wymaganiami prawa UE i wspierającymi je normami;
- Międzynarodowego Związku Kolei UIC (karty UIC definiujące między innymi wymagania dla taboru pasażerskiego, towarowego oraz trakcyjnego a także dla drogi kolejowej, urządzeń i systemów sterowania ruchem i łączności, systemów zasilania trakcyjnego oraz zasad stosowania technologii IT jak i OT); Wymagania UIC są wykorzystywane dla potrzeb normalizacji europejskiej dzięki obowiązującej od wielu lat umowie pomiędzy UIC oraz CEN i CENELEC; Członkami UIC są koleje a nie państwa, niemniej koleje ze wszystkich państw UE najeżdżą do UIC;
- Organizacji Współpracy Kolei OSJD (karty OSJD definiujące wymagania w zakresie podobnym jak karty UIC, ale dla infrastruktury i taboru kolei szerokotorowej typu rosyjskiego); Wymagania OSJD są częściowo wprowadzone do prawa UE; Przestrzeganie tych wymagań jest konieczne dla ruchu kolejowego pomiędzy Polską i jej wschodnimi sąsiadami; OSJD skupia zarówno koleje jak i państwa; Do OSJD należą nieliczne koleje i państwa UE w tym Polska;
- Międzypaństwowej Organizacji dla Międzynarodowych Przewozów Kolejowych OTIF (między innymi wymagania RID dla przewozów i zabezpieczania towarów niebezpiecznych oraz specyfikacje techniczne obowiązujące dla taboru i urządzeń kolejowych użytkowanych w transporcie międzynarodowym); Wymagania OTIF są spójne z wymaganiami prawnymi i normami europejskimi dzięki obowiązującej od wielu lat umowie pomiędzy OTIF a Komisją Europejską; Członkami OTIF są państwa, między innymi wszystkie państwa UE, oraz inne państwa z Europy, Azji i Afryki;
- Unii Europejskiej UE (wymagania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności TSI przyjęte rozporządzeniami Komisji Europejskiej powiązane z dwoma dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności kolei oraz w sprawie bezpieczeństwa kolei Unii Europejskiej); Wymagania te są bezpośrednio powiązane z normami europejskimi dedykowanymi dla transportu kolejowego.



Rys. 1 Środowisko biznesowe norm z zakresu działań KT nr 138

Regulacje UE dzięki zastosowaniu norm EN przyjmowanych przez europejskie organizacje normalizacyjne (CEN, CENELEC, ETSI) nie ograniczają się do zapewnienia zgodności taboru z infrastrukturą. Zgodnie z zapisami dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei dokumenty normalizacyjne przywoływane w oraz zharmonizowane ze specyfikacjami TSI są wykorzystywane dla zapewnienia: bezpieczeństwa, niezawodności i dostępności kolei oraz zgodności technicznej rozwiązań stosowanych w infrastrukturze i taborze a także dla eliminacji zagrożeń dla życia, zdrowia i środowiska oraz dostosowania systemu kolei dla potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Coraz szerszy zakres oraz coraz wyższy poziom szczegółowości norm kolejowych związane są także z trwającym procesem włączania pojazdów, systemów, urządzeń i wyrobów kolejowych do wspólnego rynku UE. W uzupełnieniu zapisów dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei w istotny sposób poszerzony jest zakres stosowania norm dedykowanych dla potrzeb zapewniania i potwierdzania bezpieczeństwa zarówno technicznego jak i eksploatacyjnego.

W obszarze prac dedykowanych dla transportu kolejowego realizowanych przez Europejski Komitet Normalizacyjny CEN właściwym jest Komitet Techniczny KT 138 ds. Kolejnictwa. W obszarze prac dedykowanych dla transportu kolejowego realizowanych przez Europejski Komitet Normalizacyjny Elektrotechniki CENELEC – Komitet Techniczny KT 61 ds. Elektrycznego Wyposażenia Trakcyjnego. W obszarze prac dedykowanych dla transportu kolejowego realizowanych przez Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych ETSI znajdują się wyłącznie normy dedykowane dla systemu GSM-R, które pozostają w obszarze odpowiedzialności Komitetu Technicznego PKN właściwego ds. Telekomunikacji. Wszystkie europejskie kolejowe

prace normalizacyjne realizowane są we współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej oraz w oparciu o mandaty Komisji Europejskiej.

Normy kolejowe są skierowane przede wszystkim do zarządców infrastruktury kolejowej (w Polsce kilkanaście podmiotów gospodarczych w tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządzające trzydziestoma ośmioma tysiącami kilometrów torów kolejowych oraz PKP Energetyka zarządzająca czterysta pięćdziesięcioma podstacjami trakcyjnymi i trzysta pięćdziesięcioma kabinami sekcyjnymi), przewoźników kolejowych (w Polsce kilkadziesiąt podmiotów gospodarczych w tym pasażerscy pełniący istotną rolę społeczną np. PKP Intercity, Przewozy Regionalne i przewoźnicy samorządowi oraz towarowi pełniący istotną rolę w gospodarce narodowej np. PKP Cargo, DB Cargo i wielu innych), użytkowników bocznic kolejowych (w Polsce ponad tysiąc pięćset bocznic), właścicieli taboru kolejowego (w Polsce wielu właścicieli wagonów nie będących przewoźnikami), producentów taboru (w Polsce kilka dużych zakładów przemysłowych), wykonawców budowy i modernizacji infrastruktury (w Polsce kilkadziesiąt podmiotów w tym duże firmy budowlane oraz specjalistyczni producenci i wykonawcy systemów i urządzeń sterowania, łączności i zasilania) oraz producentów wielu indywidualnych wyrobów dla kolei (w Polsce kilkadziesiąt podmiotów).

W wielu krajach do interesariuszy zaliczają się także miasta i podmioty odpowiedzialne za miejski transport szynowy ze względu na ich elementy (np. szyny) oraz normy definiujące dla miejskiego transportu wymagania dla systemów bezpieczeństwa. W Polsce nie obserwujemy zainteresowania ze strony takich interesariuszy.

1.2 Obszary normalizacyjne KT 138 i ich powiązanie ze środowiskiem biznesowym

Działalność normalizacyjna KT 138, realizowana jest we współpracy regionalnej przede wszystkim z Komitetem Technicznym CEN TC 256 i we współpracy międzynarodowej z Komitetem Technicznym ISO TC 269. Obejmuje normy taborowe, infrastrukturalne i zapewniające spójność kolei i dostosowanie kolei do potrzeb, w tym potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. W tym zakresie wyróżnić należy następujące grupy norm:

- normy dedykowane infrastrukturze, definiujące wymagania dla torów kolejowych, w tym ich geometrii oraz ich elementów takich jak szyny, podkłady i przytwierdzenia, a także wymagania w zakresie kwalifikacji wykonawców prac torowych oraz wymagania dla maszyn do budowy torów kolejowych i zabezpieczania prac na torach kolejowych;
- normy dedykowane do taboru kolejowego obejmujące wymagania dla wagonów towarowych, wagonów cystern oraz pojazdów pasażerskich i trakcyjnych, a także całych pociągów obejmujące w szczególności wymagania konstrukcyjne, w tym wytrzymałościowe oraz dotyczące spawania pojazdów i ich części składowych, wymagania w zakresie oświetlenia, klimatyzacji, ogrzewania i wentylacji, organizacji i wyposażenia stanowisk maszynistów, dostosowania pojazdów do potrzeb zewnętrznej obsługi, znakowania pojazdów oraz podnoszenia pojazdów na linach i podnośnikami;
- normy dedykowane elementom taboru kolejowego definiujące wymagania dla kół, osi, zestawów kołowych, wózków kolejowych oraz innych elementów i charakterystyk układów jednych np. w zakresie smarowania obrzeży kół, a także

wymagania dla kompletnych systemów hamulcowych oraz poszczególnych elementów systemów hamulcowych, urządzeń ciągnięto-zderznych, oraz drzwi i przejść między wagonami;

- normy dedykowane stykowi taboru z infrastrukturą, w tym definiujące współpracę koło/szyna, skrajnie ładunkowe oraz skrajnie budowlane a także jakość torów oraz spokojność jazdy, a także wymagania w zakresie emisji hałasu, aerodynamiki ruchu pojazdów kolejowych oraz ekranów akustycznych;

- normy dedykowane zagadnieniom bezpieczeństwa w tym systemom alarmowym oraz bezpieczeństwu pożarowemu między innymi wymaganiom palnościowym dla materiałów wykorzystywanych do budowy taboru kolejowego;

- normy dedykowane dostosowaniu kolei dla potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (takich jak między innymi osoby niedowidzące i niewidome, osoby posiadające trudności ruchowe w tym na wózkach inwalidzkich, czy osoby z upośledzeniem komunikacyjnym) określające wymagania dla infrastruktury oraz wymagania dla taboru a także dla urządzeń wspomagających obsługę takich osób, w tym wsiadanie i wysiadanie z taboru.

W zakresie norm kolejowych poszczególni wskazani powyżej interesariusze niemal zawsze zainteresowani są tylko pewnymi grupami norm. Firmy realizujące prace torowe zainteresowane są normami definiującymi wymagania dla torów, dla maszyn torowych oraz dla zabezpieczenia prac torowych. Nie są zainteresowane szczegółowymi wymaganiami dla elementów infrastruktury (szyn, podkładów, przytwierdzeń), które są kluczowe dla ich producentów. Oboma zakresami zainteresowani są zarządcy infrastruktury. Żadna z tych trzech grup interesariuszy nie jest zainteresowana szczegółowymi wymaganiami dla taboru kolejowego. Tymi wymaganiami zainteresowani są przede wszystkim przewoźnicy kolejowi oraz producenci taboru. Osobną grupę norm i interesariuszy stanowią producenci elementów i wyposażenia dla taboru kolejowego, przy czym w pracach normalizacyjnych dostrzegalna jest tu wąska specjalizacja poszczególnych podmiotów gospodarczych. Wiele istotnych norm pozostaje na styku pomiędzy obszarami działania poszczególnych grup interesariuszy. Między innymi z tego względu oraz ze względu na wprowadzony w UE podział historycznych kolei narodowych na liczne podmioty realizujące różne zadania (w szczególności zarządców, przewoźników i przemysł) niemal wszystkie normy kolejowe są zharmonizowane z dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei, a ich przestrzeganie weryfikowane jest w narzuconych prawem UE procesach dopuszczeniowych realizowanych zarówno dla indywidualnych systemów urządzeń i elementów jak i dla pojazdów i podsystemów współtworzących linie kolejowe. Normy te stanowią także tzw. „kodeksy postępowania” przywoływane w raportach z oceny i wyceny ryzyka oraz raportach z oceny bezpieczeństwa, dla których wymagania definiuje dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Działalność normalizacyjna KT 138, realizowana jest także we współpracy regionalnej z innymi Komitetami Technicznymi CEN: TC 119, TC 280 oraz TC 296 i we współpracy międzynarodowej z Komitetem Technicznym ISO TC 104. Przedmiotowe prace normalizacyjne dotyczą nadwozi wymiennych przeznaczonych do transportu kombinowanego, kontenerów morskich oraz cystern do transportu towarów niebezpiecznych.

1.3 Wskaźniki ilościowe dotyczące środowiska biznesowego

Poniższe wskaźniki ilościowe opisują środowisko biznesowe, w celu wsparcia działań KT poprzez zapewnienie niezbędnych danych:

Podmioty gospodarcze współtworzące w Polsce system kolejowy zatrudniają około sto pięćdziesiąt tysięcy pracowników, korzystają z ponad czterdziestu tysięcy kilometrów torów, ponad tysiąc pięćset bocznic, obsługują około cztery tysiące pociągów na dobę, korzystając z około pięciu tysięcy pojazdów trakcyjnych oraz ponad stu tysięcy wagonów.

Podmioty gospodarcze pracujące na rzecz kolei – wykonawcy modernizacji linii kolejowych, producenci elementów infrastruktury, producenci taboru, producenci systemów, urządzeń i elementów a także podmioty gospodarcze realizujące różnego rodzaju usługi dla kolei to co najmniej kolejne kilkadziesiąt tysięcy osób. Modernizacje linii kolejowych realizowane w Polsce w obecnej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej (2014-2020) to blisko siedemdziesiąt miliardów złotych. Jednocześnie Polska przygotowuje się do rozbudowy sieci kolejowej dla potrzeb Centralnego Portu Komunikacyjnego, który ma być obsługiwany w znacznej mierze transportem kolejowym.

2 OCZEKIWANE KORZYŚCI Z REALIZACJI PRAC KT 138

Prace KT 138 są powiązane z zapewnieniem właściwych warunków modernizacji i rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Inwestycje kolejowe są realizowane z wykorzystaniem środków publicznych. Od kilkunastu lat niemal zawsze wykorzystywane są środki europejskie uzupełniane tzw. wkładem krajowym. Tym samym stosowanie norm powiązanych z prawodawstwem UE (większość norm w zakresie KT 138 to normy zharmonizowane z dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei) jest nie tylko jednym z warunków zapewnienia spójności technicznej kolejowych systemów transportowych koniecznej dla utrzymania i doskonalenia spójności gospodarczej z innymi państwami UE, ale także jednym z warunków rozliczania dużych projektów infrastrukturalnych. Konieczne jest więc utrzymanie aktualności norm kolejowych wprowadzanych do zbioru norm polskich w szczególności w odniesieniu do norm zharmonizowanych.

Prace KT 138 nie mogą jednakże być realizowane jednokierunkowo. Konieczny jest, ciągle niewystarczający, udział polskich ekspertów w pracach normalizacyjnych na poziomie Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego CEN. W odniesieniu do norm kolejowych konieczne i realizowane jest śledzenie zmian dokumentów normalizacyjnych pod kątem charakterystyk technicznych polskiego systemu kolejowego. Ewentualne poważne niezgodności nowych charakterystyk technicznych i charakterystyk istniejących rozwiązań mogą prowadzić do barier komunikacyjnych ze względu na brak zgodności taboru z infrastrukturą, zawodności sprawności systemu kolei, zakłóceń eksploatacyjnych, wyzwań technicznych oraz poważnych wyzwań ekonomicznych dla rozwoju kolei w Polsce a także w krańcowych przypadkach do zagrożeń bezpieczeństwa.

Istotne dla rozwoju transportu kolejowego w Polsce, w tym prawidłowej realizacji inwestycji kolejowych z środków publicznych jest także tłumaczenie kluczowych norm na język polski. Z oczywistych względów likwiduje to barierę językową dla wielu osób zaangażowanych w prace budowlane i instalacyjne oraz produkcję i obsługę urządzeń. Nie mniej ważne jest tworzenie polskiej spójnej terminologii dziedzinowej dla nowych technologii wchodzących do transportu szynowego np. dla systemów bezpieczeństwa przeznaczonych dla szynowego transportu miejskiego. Podobną rolę, chociaż w ograniczonym zakresie pełnią także polskie wersje zakresów nowo przyjmowanych norm.

3 CZŁONKOSTWO W KT 138

Każdy podmiot krajowy zainteresowany daną tematyką ma prawo zgłosić chęć uczestnictwa w KT i po spełnieniu wymogów proceduralnych (procedura Z2-P3 w powiązaniu z Z2-P1) stać się członkiem KT. Każdy członek KT realizuje zadania KT poprzez swoich reprezentantów.

Aktualny skład KT jest podany na stronie www.pkn.pl, w Wykazie OT.

4 CELE KT 138 ORAZ STRATEGIA ICH REALIZACJI

4.1. Cele KT 138

KT 138 stawia sobie i realizuje następujące cele:

- Analizowanie nowych i zmienianych kolejowych norm z zakresu działania komitetu zarówno w odniesieniu do prac regionalnych (europejskich) jak i globalnych oraz zgłaszanie uwag we wszystkich właściwych przypadkach;
- Aktualizowanie zbioru norm polskich dla umożliwienia realizacji produkcji, inwestycji oraz eksploatacji z zachowaniem zgodności technicznej oraz bezpieczeństwa systemu kolejowego;
- Przygotowywanie polskich abstraktów do norm przyjmowanych metodą okładkową z zachowaniem przejrzystości i spójności branżowego słownictwa technicznego oraz uzupełnianie tego słownictwa w miarę potrzeb w uzgodnieniu ze środowiskiem;
- Tłumaczenie wybranych kluczowych norm na język polski z precyzyjnym zachowaniem treści, dbałością o przejrzystość i spójność branżowego słownictwa technicznego oraz ewentualnym wprowadzaniem przypisów krajowych tam, gdzie jest to konieczne;
- Opracowywanie norm własnych na potrzeby KT 138;
- Zwiększanie udziału polskich podmiotów gospodarczych w regionalnych oraz globalnych pracach normalizacyjnych.

4.2. Strategia ustalona do osiągnięcia celów KT 138

KT 138 dla potrzeb osiągnięcia wskazanych powyżej celów zapewnia:

- Uwzględnianie w programie prac potrzeb środowiska biznesowego KT 138 oraz zgodną z harmonogramem realizację prac uwzględnionych w programie;

- Terminową implementację do zbioru Polskich Norm nowych i zmienianych norm z zakresu działania KT 138 ze szczególnym uwzględnieniem norm europejskich ze względu na ich powiązanie z prawodawstwem UE;
- Podejmowanie działań dla uzupełniania reprezentacji środowiska biznesowego w pracach KT 138 przy zachowaniu możliwości uzyskiwania konsensu.

4.3. Aspekty środowiskowe

Transport kolejowy oraz miejski transport szynowy są uznawane za przyjazne środowisku zarówno ze względu na niskie poziomy emisyjności w tym emisji CO₂, jak i małe potrzeby w zakresie zajmowania terenu pod potrzeby transportu w porównaniu z innymi środkami transportu lądowego. Niemniej w pracach normalizacyjnych pozostających w zakresie KT 138 dla utrzymywania i doskonalenia ograniczonego do niezbędnego minimum wpływu całości transportu na środowisko podejmowane są działania zmierzające do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego poprzez:

- likwidację, względnie minimalizację barier technicznych występujących zarówno na zewnętrznych jak i wewnętrznych granicach UE (wprowadzanie interoperacyjności);
- definiowanie wymagań funkcjonalnych i wymagań dla interfejsów systemów, urządzeń i elementów, dla poszerzania konkurencyjności na rynku wyrobów i usług dla transportu kolejowego dla ograniczania kosztów i tym samym zwiększania konkurencyjności kolei;
- zwiększanie trwałości, niezawodności oraz dostępności pojazdów oraz systemów, urządzeń i elementów;
- zachowywanie i tam gdzie jest to możliwe i zasadne podnoszenie poziomu bezpieczeństwa między innymi ze względu na niekorzystne oddziaływanie poważnych wypadków na środowisko, w tym w szczególności bezpieczeństwa awarii w kontekście realizowania kolejną większości przewozów ładunków niebezpiecznych.

Równoległe w normach pozostających w zakresie KT 128 odwzorowywany jest rozwój intermodalnych jednostek ładunkowych dla kolei, transportu drogowego oraz transportu morskiego wspierający potrzeby szerokiego włączania transportu kolejowego do sieci transportowych wykorzystujących różne rodzaje transportu, w tym w szczególności transport drogowy dla potrzeb tzw. ostatniej mili.

5 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA REALIZACJĘ PROGRAMU PRAC KT 138 ORAZ WPROWADZANIE NOWYCH TN DO PROGRAMU PRAC

Każdy zainteresowany ma możliwość zgłaszania tematów normalizacyjnych (TN) wypełniając Karty nowego tematu (KNT) lub Karty propozycji tematu normalizacyjnego (KPT).

Każdy zgłoszony TN jest wprowadzany do programu KT. KT decyduje o kontynuacji lub zaniechaniu tematu normalizacyjnego.

W programie prac prezentowane są wszystkie TN będące aktualnie w opracowaniu.

Program prac KT znajduje się na stronie <http://www.pkn.pl>, w Wykazie OT, po wybraniu numeru właściwego KT.

Drugi element numeru tematu normalizacyjnego wskazuje numer Podkomitetu Technicznego opracowującego temat, np. numer tematu normalizacyjnego XXX.1.XXXX oznacza wykonywanie w KT XXX PK 1 (Podkomitecie Technicznym nr 1 Komitetu Technicznego XXX). Jeżeli drugi element przyjmuje wartość zero oznacza to, że TN jest opracowywany w KT.

Następujące czynniki mogą negatywnie wpływać na pracę KT 138:

- Niedostateczne zainteresowania środowiska biznesowego aktywnym uczestnictwem w pracach normalizacyjnych poprzez swoich reprezentantów;
- Ograniczone środki na opracowywanie PN oraz wprowadzanie norm europejskich metodą tłumaczenia;
- Bardzo długi, z punktu widzenia środowiska biznesowego KT 138, czas potrzebny na opracowywanie PN oraz wprowadzanie norm europejskich do zbioru norm polskich metodą tłumaczenia.

6 WYKAZ PROPOZYCJI TEMATÓW NORMALIZACYJNYCH, DLA KTÓRYCH KT 138 PRZEVIDUJE POZYSKANIE ZAMAWIAJĄCYCH W RAMACH PRAC NA ZAMÓWIENIE

Aktualnie nie przewiduje się pozyskania środków na opracowanie Polskich Norm w ramach prac na zamówienie. Jednocześnie istnieje zapotrzebowanie na wzrost ilości norm wprowadzanych metodą tłumaczenia. W tym zakresie podmioty gospodarcze zaczynają zgłaszać gotowość do finansowania prac. Spółka Centralny Port Komunikacyjny realizująca przygotowania do budowy zarówno portu lotniczego jak i obsługującego go systemu kolejowego wstępnie wyraziła zainteresowanie sfinansowaniem tłumaczeń części norm dedykowanych infrastrukturze torowej.