



Nowelizacja specyfikacji TSI Wagony towarowe

Andrzej Harassek
szef sektora TSI
Zespół Interoperacyjności
Jan Raczyński

.....



- 10.2007-05.2008 - Wypracowanie programu prac
- 02.2008-10.2008 - Przygotowanie wzajemnego uznawania wagonów
- 10-2008-06.2009 - Rewizja obecnej specyfikacji
- 06.2009-08-2009 - Przygotowanie raportu przejściowego
- 08-2009-07.2010 - Przygotowanie pierwszego projektu specyfikacji
- 07.2010-12.2010 - Przygotowanie finalnego projektu specyfikacji

Wzajemne uznawanie dopuszczeń wagonów towarowych

- 02.2008 Zlecenie Komisji Europejskiej
- 03.2008-07.2008 Analizy techniczne, warsztaty z krajowymi władzami bezpieczeństwa
- 07.2008-08.2008 Przygotowanie wstępnej rekomendacji ERA dla Komisji Europejskiej
- 09.2008 Skrócone konsultacje z partnerami socjalnymi
- 10.2008 Przygotowanie rekomendacji ERA dla Komisji Europejskiej
- 11.2008 Głosowanie nad projektem Komisji Europejskiej

Rodzaje wagonów objęte wzajemnym uznawaniem

- Z wewnętrznymi osiami w odległości mniejszej niż 17,5 m
- Skrajni G1
- Bez specyficznych przypadków i derogacji
- Dla linii o szerokości toru 1435 mm
- Zgodne ze specyfikacją TSI

- Rekomendacja ERA podsumowana w sekcji 5 dokumentu
 - Sekcja 5.1 o wzajemnym uznawaniu wagonów
 - Sekcja 5.2 o krytycznych błędach
- Aneks 6 nawiązuje do propozycji Aneksu JJ część 1 z otwartymi punktami. Tabela z identyfikacją:
 - Tych, które zagrażają wzajemnemu uznawaniu wagonów oraz
 - Tych, które nie mają na nią wpływu

- Aneks 7 nawiązujący do aneksu JJ część 2 dla wspólnej specyfikacji dla wzajemnego uznawania wagonów:
 - Część 1 dot. zamknięcia otwartych punktów
 - Część 2 dot. dodatkowych specyfikacji

- Otwarte punkty zamknięte dla wszystkich wagonów
 - Zakres zastosowania oznaczenia → Istniejące wagony
 - Oznaczanie skrajni GA, GB lub GC → Nowe oznaczenie skrajni + lista państwa, które autoryzują wagon

- Otwarte punkty zamknięte tylko dla wzajemnego uznawania wagonów
 - Detekcja zagranych łożysk → Dokument techniczny ERA zostanie opublikowany na stronie internetowej
 - Boczne wiatry → Bez obligatoryjnej specyfikacji, ale mogą być zastosowane jakieś określone reguły ruchowe.
 - Ocena połączeń spawanych → wg EN 15085-5
 - Ocena utrzymania → Dokumentacja utrzymania przyjęta poprzez poprzedni rejestr jako członka RIV, która spełnia wymagania specyfikacji TSI zachowuje ważność,

- Powierzchnia toczna koła → Rozważane są reguły dla utrzymania
- Koła lane → Nie autoryzowane do czasu opublikowania odpowiedniej normy Europejskiej
- Ocena konstrukcji i procedury oceny dla wstawek hamulcowych kompozytowych → Dokument techniczny ERA będzie opublikowany na stronie internetowej.

Zastosowanie tylko do wagonów podlegających wzajemnemu uznawaniu (głównie poprzednie wymagania RIV)

- Zderzaki i urządzenia ciąglowe → Dodatkowe specyfikacje do pkt. 4.2.2.1.2.1 (zderzaki) i 4.2.2.1.2.2 (urządzenia ciąglowe), Dokument techniczny ERA będzie opublikowany na stronie internetowej
- Wytrzymałość głównej struktury → Tylko testy i obliczenia, dla których numeryczne symulacje zostały potwierdzone, są zaakceptowane
- Podnoszenie → Dodatkowe specyfikacje do pkt. 4.2.2.3.2.4
- Osie → Mają zastosowanie: pkt. 7 normy EN 13103, pkt 3.2.2 normy EN 13206 i pkt. 3.2.3 normy EN 13261.

Dodatkowe specyfikacje dla wzajemnego uznawania wagonów

- Zachowanie dynamiczne pojazdu → Dla wózków nie wymienionych w aneksie Y mają zastosowanie: karta UIC 432 lub norma EN 14663 ze zwolnieniem z testów, jeżeli jest zgodność z kartą UIC 530-2
- Siły wzdłużne ściskające → zastosowanie ma pkt. 3.2 karty UIC 530-2
- Hamowanie → Wymagania dla magazynowania energii aneks JJ-2
- Wagony 2-osiowe → Zastosowanie ma karta UIC 517

Dodatkowe specyfikacje dla wzajemnego uznawania wagonów

- Elektryczne lub elektromagnetyczne zakłócenia → Zastosowanie mają karty UIC 550-2, 550-3, EN 50121-3-1, 50121-3-2, 50121-2
- Specjalne typy wagonów → Stosownie do typu wagonu zastosowanie mają karty UIC 538, 554-2, 571-4, 572 lub 597
- Wagony przyjeżdżające z Wlk. Brytanii → karta UIC 503

Zostały zidentyfikowane i poprawione następujące krytyczne błędy. Odnośne specyfikacje mają zastosowanie do wszystkich wagonów

- Bezpieczeństwo przed wykolejeniem i stabilność biegu → zmiany w pkt. 4.2.3.4.2.1, 4.2.3.4.2.2 i wstawienie nowego pkt. 6.2.3.2.1.4
- Ocena termomechanicznej kompatybilności kół → zmiana aneksu L pkt. 1.4.2.1

- Obowiązkowa zasadnicza część TSI z podstawowymi wymaganiami w zakresie interoperacyjności
- Opcjonalne aneksy dla podkategorii wagonów
- Dwuczęściowa struktura TSI pozwoli wypełnić wymagania prawne i wzajemnej akceptacji dopuszczeń wagonów w Europie
- Aneksy powinny bazować na istniejących doświadczeniach. Pozwoli to na zachowanie ciągłości z możliwością wprowadzania innowacji

Podkategorie wagonów zostały zidentyfikowane w oparciu o wyniki prac grupy roboczej oraz kwestionariusze ERA

- Wagony standardowe
- Wagony o skrajni większej niż G1
- Wagony kolei brytyjskich zdolne do ruchu po torach 1435 mm pomiędzy Wlk. Brytanią a wszystkimi państwami UE i odwrotnie.
- Wagony do przewożenia samochodów ciężarowych
- Wagony do ruchu po dwóch szerokościach toru
- Inne (będą wyspecyfikowane)

Dane z 12 krajów. Stan na 3/11/2008

Podkategoria	Opis	Znana liczba wagonów	%
TEN/RIV	Passe-partout	260 882	93,9%
Wagony o skrajni większej niż G1	Zdolne do ruchu po całej sieci państwa lub po niektórych liniach (tabliczka odstępstw)	9 030	3,2%
Wagony bardzo długie	Odległość między wewnętrznymi osiami większa niż 17.5m	811	0,3%
Automatyczne sprzęgi	Wagony wyposażone w automatyczne sprzęgi na końcach	707	0,3%
Rolling road	Średnica koła < 470 mm, zdolne do ruchu po całej sieci UE (możliwe lokalne derogacje)	1 651	0,6%
1435mm-1668mm	Do ruchu pomiędzy systemami 1435 and 1668		
Continental-UK	Do ruchu pomiędzy systemami UK i reszta EU - 1435 mm	900	0,3%
1435mm-1520mm	Do ruchu pomiędzy systemami 1435 and 1520		
1435mm-1524mm	Do ruchu pomiędzy systemami 1435 and 1524	3 867	1,4%
		277 848	

Obecny stan

Obecna TSI WAG zawiera następującą listę składników interoperacyjności (IC):

- Zderzaki
- Urządzenia ciąglowe
- Wzorce do oznaczania
- Wózki
- Zestawy kołowe, koła i osie
- Zawór rozrządczy
- Zawory dla zmiennego obciążenia
- Urządzenia przeciwpoślizgowe
- Regulator luzu hamulcowego
- Siłownik hamulca
- Sprzęgi hamulcowe

- Kurek końcowy
 - Odcinacz rozdzielacza
 - Okładzina hamulcowa
 - Klocki hamulcowe
 - Zawór przyspieszacza opróżniania przewodu hamulcowego
 - Zawór ważący i urządzenie przełączające próżne - ładowne
- Rozróżnienie pomiędzy składnikami interoperacyjności konwencjonalnymi a nowego projektu
 - → Rozbieżności a także problemy wprowadzenia
 - ERA planuje usunąć to rozróżnienie, a także ograniczyć tę listę do minimum

- Jak zarządzać komponentami przyjętymi wg poprzednich reguł?
- Jak podejść do wymienialności komponentów?
- Jak uprościć proces zatwierdzania z utrzymaniem zaufania do poprzednich reguł?
- Czy standardy wymienione w przewodniku zastosowania (nie wiążącym prawnie) są wystarczające?
- Komisja Europejska ma zająć się tymi zagadnieniami w ramach rewizji dokumentu DV77.

