

ISS/KS P256 ПРИМЕНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

Овај програм рада усвојен је на седници Комисије која је одржана 01.07.2013. године, а одобрио га је Стручни савет за опште области стандардизације на седници која је одржана 13.05.2014. године.

Увод

Стручни рад Института за стандардизацију Србије (у даљем тексту: Институт) у појединачним областима стандардизације одвија се у комисијама за стандарде и сродне документе (у даљем тексту: комисије), које су основна техничка радна тела. По потреби, ради извршавања појединих задатака из својих делокруга, комисије могу образовати радне групе, као и друга стална и повремена радна тела.

На основу Статута Института и *Интерних правила стандардизације – Део 2: Образовање и рад комисија за стандарде и сродне документе*, Комисија ради на припреми српских стандарда и сродних докумената, припреми стручних мишљења на основу српских стандарда и сродних докумената, прати и активно учествује у раду одговарајућих техничких радних тела међународних и европских организација за стандардизацију и обавља друге задатке у вези са стандардима и стандардизацијом.

Комисија KS P256 *Примене на железници*, образована је решењем директора Института бр. 449/3-25-02/2011 од 03. фебруара 2011.

У складу са тачком 1. решења о образовању комисије за стандарде и сродне документе, област рада Комисије јесте припрема стандарда за све механичке производе и услуге које се односе на индустрију железничког транспорта. Индустрија железничког транспорта укључује кориснике железнице, оператере јавног и приватног железничког транспорта (путника и робе), власнике односно кориснике инфраструктуре, произвођаче, добављаче услуга, управу за јавни транспорт, лизинг компаније, регулаторна тела, итд.

Комисија прати рад техничких комитета CEN/TC 256 и CEN/CLC/WG FPR Европског комитета за стандардизацију (CEN).

Комисија је образована ради:

- доношења, преиспитивања и повлачења српских стандарда и сродних докумената у наведеној области рада, у складу са интерним правилима и упутствима Института за стандардизацију Србије;
- обезбеђивања усаглашености српских стандарда и сродних докумената са европским и међународним стандардима у наведеној области рада;
- учествовања у изради и преиспитивању стандарда и сродних докумената које доносе европске и међународне организације за стандардизацију у наведеној области рада и
- других послова које предложи надлежни стручни савет.

1 Пословно окружење

1.1 Опште

Економска, техничка, регулаторна, законска, социјална и/или међународна динамика описују пословну заједницу индустријског сектора, производа, материјала, дисциплина или праксе који се

односе на радно окружење ове комисије и могу значајно утицати на припрему релевантних стандарда и њиховог садржаја.

Различит степен развоја железнице у појединим земљама, као и постојање разлика у инфраструктури, националним регулативама, интерним прописима и техничким спецификацијама које прописују специфичне димензије и уређаје, представља проблем за формирање јединственог тржишта. У том смислу, политика развоја саобраћаја на нивоу Европске Уније усмерена је на усклађивање саобраћајних капацитета, односно слободног кретања људи, робе и услуга, и то кроз: обезбеђење континуитета развоја, повећање укупне транспортне ефикасности, смањење трошкова, смањење еколошких продуката загађења животне и радне средине, планско уређење инфраструктуре, увођење слободног приступа за све потенцијалне учеснике, увођење начела плаћања свих трошкова за све учеснике, унификација опреме и средстава, стандардизација квалитета услуга. У складу с тим, потребно је да се правни оквир унутрашњег саобраћајног тржишта усагласи са регулативом Европске Заједнице.

У контексту настојања Републике Србије да се интегрише у Европску унију, у току је процес усаглашавања националног са европским законодавством, који се врши путем преузимања директива Новог приступа ЕУ. У области железнице, најзначајнија директива Европске Комисије је Директива за интероперабилност железнице у оквиру Заједнице (2008/57/ЕЦ *Interoperability of the rail system within the Community*) којом су замењене Директива за интероперабилност трансевропске конвенционалне железнице (2001/16/ЕЦ *Interoperability of the trans-European conventional rail system*) и Директива за интероперабилност трансевропске „high speed” мреже (96/48/ЕЦ *Interoperability of the trans-European high-speed rail system*).

На основу тог процеса, Комисија врши усаглашавање српских стандарда са европским стандардима и то преузимањем европских стандарда као националних, а посебно европских хармонизованих стандарда који су у директној вези са имплементацијом директива. Поред тога, приликом преузимања европских стандарда повлаче се сви национални стандарди који су у супротности са европским стандардима за исте предмете стандардизације.

Заинтересоване стране у области рада Комисије су:

1. Универзитети
2. Институту
3. Релевантне организације државне управе
4. Јавно предузеће „Железнице Србије”
5. Произвођачи

1.2 Квантитативни показатељи пословног окружења

Укупна дужина мреже пруга у Србији је 4 093 km, од чега је 3 526 km једноколосечних отворених пруга и 283 km двоколосечних отворених пруга. Од тога је електрификовано 1 279 km колосека отворене пруге са главним пролазним колосецима, 1 000 km једноколосечних пруга и 279 km двоколосечних пруга. Железничка мрежа у Србији се заснива на ширини колосека од 1 435 mm, а од осталих ширина колосека активна је пруга на Шарганској осмици са ширином колосека 760 mm, као и неки мањи индустријски колосеци те ширине (нпр. у „Рударском басену Колубара”). У плану развоја железничке инфраструктуре тежиште представља Коридор 10.

С обзиром на то да је у железнички саобраћај претходних 15-20 година уложено само 11 % од укупно потребних средстава, целокупан систем железнице у Србији налази се у веома лошем стању. Евидентно је вишеструко смањење обима превоза путника и ствари у унутрашњем и међународном саобраћају.

У наредних пет до седам година очекују се значајна улагања у српске железнице, што ће омогућити њихову модернизацију у складу са европским стандардима и побољшати квалитет железничких услуга.

Осим железнице постоји неколико индустријских пруга: „ТЕ Никола Тесла” са око 48 km пруга нормалног колосека, „Рударски басен Колубара” са око 15 km пруге колосека ширине 900 mm и делом пруге нормалног колосека итд. Осим тога, постоји систем јавног трамвајског саобраћаја дужине око 42 km двоколосечних пруга на метарском колосеку у Београду. Потенцијална изградња метроа у Београду такође би могла бити врло интересантан део пословног окружења.

2 Очекиване користи од рада Комисије

Очекивани резултати рада Комисије су:

- Успостављање принципа и правила за пројектовање у складу са законском регулативом;
- уклањање техничких баријера у трговини;
- усаглашавање националних стандарда са европским и међународним стандардима;
- олакшавање веза између произвођача, потрошача и органа надлежних за одобравање возила и пруга за железнички саобраћај и акредитованих институција за испитивање шинских возила и колосека;
- подршка националном законодавству, нарочито директивама Новог приступа за које се планира да се преузму у национални систем у виду уредби.

Кроз примену српских стандарда који за основу имају европске стандарде очекује се да се изврши рационализација средстава и материјала који се користе у овој области и истовремено испуне битни захтеви у погледу безбедности.

У том оквиру, од железничког саобраћаја, односно свих субјеката који су у директној корелацији са железницом, очекује се брзо и успешно прилагођавање европским прописима и другим битним европским трендовима. Потребна је брза ревитализација железнице креирањем једног интегрисаног, ефикасног, конкурентног и безбедног железничког простора ради успостављања мреже услуга робног транспорта како на националном нивоу, тако и у оквиру ЕУ.

Таквим приступом у реализацији предвиђеног развоја од железница у Европи до 2020. године може се очекивати следеће:

- пораст учешћа у путничком и теретном превозу,
- утростручење продуктивности по запосленом на железници,
- уштеда енергије по основу енергетске ефикасности од 50 %,
- 50 % смањења загађења ваздуха,
- повећање капацитета инфраструктуре у сразмери са саобраћајним потребама.

Очекује се да рад Комисије допринесе учешћу Србије у таквим европским достигнућима.

3 Учешће у раду Комисије

Све заинтересоване стране (произвођачи, институти, научне и образовне установе, организације државне управе, произвођачи итд.) могу да предложе члана комисије и експерте у комисијама, при чему треба водити рачуна о обезбеђивању подједнаке заступљености свих заинтересованих страна.

Садашњи састав Комисије чине представници организација државне управе, института, универзитета, Јавног предузећа „Железнице Србије”, као и произвођачи.

4 Циљеви и стратегија за остваривање циљева

4.1 Утврђени циљеви Комисије

Основни правац деловања Комисије подразумева стандардизацију у области индустрије железничког транспорта. У том смислу дефинисани су следећи циљеви:

1. Усвајање приоритетних стандарда из предметне области на начин предвиђен *Интерним правилима стандардизације – Део 1: Доношење, објављивање, одржавање, преиспитивање и повлачење српских стандарда и сродних докумената.*
2. Усаглашавање националних са европским стандардима њиховим преиспитивањем и доношењем одлуке о повлачењу оних стандарда који су у супротности са европским.
3. Заступање српских националних интереса у области рада Комисије пред одговарајућим европским и међународним комитетима за стандардизацију путем учествовања српских стручњака и експерата у раду ових техничких комитета.

4.2 Стратегија за остваривање циљева Комисије

Остваривање циљева Комисије се заснива на дефинисању приоритета рада Комисије, а то је преузимање европских и међународних стандарда кроз праћење рада следећих техничких комитета:

CEN/TC 256	Railway applications (Примене на железници)
CEN/CLC/WG FPR	Fire protection for railway applications (Заштита од пожара за примене на железници)

У циљу ефикаснијег рада, Комисија је подељена у две радне групе, и то: радна група задужена за грађевински део и радна група задужена за машински део. Радне групе се састају периодично, како би припремиле радни материјал за седнице Комисије. На седницама Комисије се дискутује о евентуалним примедбама на радни материјал и верификују резултати рада радних група.

4.3 Аспекти заштите животне средине

Савремени индустријски развој усмерен је на производњу која неће неповољно утицати на животну средину. У том смислу, у стандардима треба размотрити смањење негативног утицаја на животну средину, у складу са CEN Guide 4:2008.

Процес европских интеграција прати пораст привредног развоја и ефикасности пословања, што последично доводи и до повећања мобилности. Стратегија развоја саобраћаја, која би обезбедила одрживу мобилност у условима еколошке и енергетске кризе, рачуна на значајну улогу железнице. Применом савремених техничких и технолошких достигнућа (концепт великих брзина) железница доказује да је најрационалније превозно средство са низом предности у односу на друге видове транспорта:

- Успешно конкурише авионом саобраћају на растојањима од 500 до 1000 km
- Има специфичан комфор (могућност кретања, рада, разоноде, одмора)
- Комплементарна је са другим видовима транспорта и омогућује комбиновање путовања
- Заузима два пута мање земљишта од ауто-пута истог капацитета
- Потрошња енергије по јединици превоза је два пута већа у друмском саобраћају
- Еколошки је најприхватљивија – еколошке штете од саобраћаја у ЕУ износе 4,6 % националног дохотка (92 % на друм, 6% на авион и свега 1,7 % на железницу)
- Велика предност железнице је безбедност (број погинулих на железници и на друму је у односу 1 : 100, а број повређених у односу 1 : 3 500)

С обзиром на то да су стандарди Комисије у широкој примени, очекује се да се изврши рационализација средстава и материјала који се користе у овој области и истовремено испуне битни захтеви у погледу безбедности, оптимизације потрошње енергије и заштите животне средине.

5 Фактори који могу утицати на испуњење и имплементацију програма рада

Фактори који могу утицати на испуњење и имплементацију програма рада се пре свега односе на:

- Недостатак финансијских средстава онемогућава обезбеђење одговарајућих превода и упућује на преузимање стандарда методом проглашавања што умањује значај ових стандарда у пословном окружењу.
- Нередовно долажење чланова Комисије на седнице, због чега може доћи до одступања од плана доношења стандарда.
- Незаинтересованост стручне јавности за учешће у јавној расправи и достављања примедби у вези предлога нацрта српских стандарда који се стављају на јавну расправу.

6 Корисни линкови за све наведене активности

Институт за стандардизацију Србије

<http://www.iss.rs>

Комисија ISS/KS P256

http://www.iss.rs/tc/?national_committee_id=399

Европски комитет за стандардизацију

www.cen.eu

директиве Новог приступа

www.newapproach.org/Directives