



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



STRATEGIA WDRAŻANIA INTEROPERACYJNOŚCI NA SIECI KOLEJOWEJ ZARZĄDZANEJ PRZECZ PKP PLK S.A.

Warszawa, 24 lipca 2014



W prezentacji przedstawiono:

1. Podstawa prawna wdrażania interoperacyjności
2. Zakres geograficzny i ramy czasowe wdrażania interoperacyjności
3. Problematyka i ograniczenia wdrażania interoperacyjności
4. Podjęte przez PLK działania
5. Planowane przez PLK działania
6. Oczekiwany efekty



Prawne podstawy wdrożenia wymagań interoperacyjności

Na podstawie **Traktatu Stowarzyszeniowego Unii Europejskiej (UE)** oraz konieczności stosowania i wdrażania prawodawstwa unijnego, **Rzeczpospolita Polska** przyjęła m.in. politykę otwarcia rynku produktów i usług w obszarze transportu kolejowego, a co za tym idzie, **zobowiązała się do realizacji wymogów interoperacyjności, tj. harmonizacji warunków: prawnych, technicznych i organizacyjnych, w europejskim systemie kolei.**



Prawne wymagania wdrażania interoperacyjności

**DYREKTYWA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY
2008/57/WE**

**obowiązek transpozycji do prawa
krajowego do 19 lipca 2010 r.**

**Ustawa o transporcie kolejowym
Rozdział 4a
obowiązuje od 28 stycznia 2012 r.**

OBOWIĄZEK WDRAŻANIA INTEROPERACYJNOŚCI

T S I

**Rozporządzenie MTBiGM w sprawie interoperacyjności systemu kolei
obowiązuje od 2 maj 2012 r.**

K W I

**Rozporządzenie MTBiGM w sprawie wykazu właściwych specyfikacji technicznych
i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie
zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.
obowiązuje od 10 stycznia 2013 r.**



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



Zakres geograficzny

Sieć kolejowa = (?) Sieć interoperacyjnych linii kolejowych

+ linie kolejowe dla ruchu lokalnego

Okolo 19 tys. km linii kolejowych,

Okolo 3 tys. przystanków i stacji.

Skala wdrożenia:

ERTMS – ok. 31 mld PLN

TSI PRM – ok. 32 mld PLN

Cała sieć TEN-T

Okolo 8 tys. km linii kolejowych

Okolo 1 tys. przystanków i stacji

Skala wdrożenia:

ERTMS – ok. 12 mld PLN

TSI PRM – ok. 14 mld PLN

Sieć bazowa TEN-T

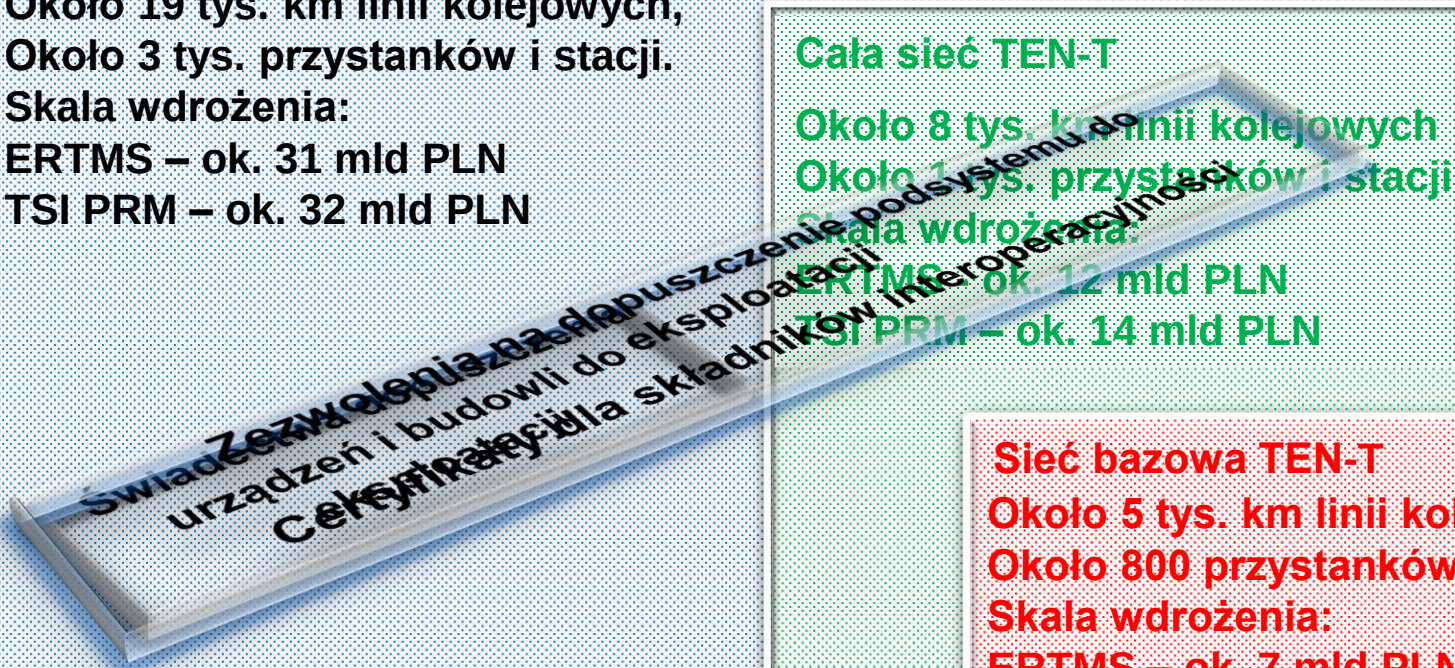
Okolo 5 tys. km linii kolejowych

Okolo 800 przystanków i stacji

Skala wdrożenia:

ERTMS – ok. 7 mld PLN

TSI PRM – ok. 8 mld PLN





Ramy czasowe

Istniejący
system
kolejowy

okres przejściowy,
migracja systemu

- derogacje (ERTMS)
- **odstępstwa od TSI**
- zastosowanie KWI
- trwałość świadectw typu
- niższe osiągi niż wskazuje kategoria linii (TSI INF)
- zmiana rozporządzeń dot. warunków technicznych
- zmiana instrukcji PKP PLK S.A.
- tworzenie RINF (rok 2015/2016)

1.06.2017 Pojazdy kolejowe

1.06.2021 Infrastruktura

2030 – interoperacyjność sieci bazowej TEN-T

System
interoperacyjny

zmiana osiągnięć
odsystemu lub
znaczący wpływ zmian
na poziom
bezpieczeństwa –
Wymagania wg TSI

2050 – interoperacyjność całej sieci linii TEN-T



Różnice systemów kolejowych państw UE

Infrastruktura torowa

System łączności i radiolączności

Infrastruktura obsługi pasażera

Zarządzanie ruchem kolejowym

System sterowania ruchem pociągów

Parametry techniczne taboru

System zasilania trakcji elektrycznej

Podsystem strukturalny „Energia”

Podsystem strukturalny „Sterowanie”

Decyzja nr 2011/274/UE - TSI „Energia”

Decyzja nr 2012/88/UE - TSI „Sterowanie”

Decyzja nr 2011/275/UE - TSI „Infrastruktura”

Decyzja nr 2008/164/UE - TSI „PRM”

Decyzja nr 2008/163/UE - TSI „RST”

Rozporządzenie nr 2013/321/UE - TSI „Tabor-wag. tow”

Decyzja nr 2011/291/UE - TSI „Tabor – lok. i wag. pas”

Decyzja nr 2011/229/UE - TSI „NOI”

Decyzja nr 2012/757/UE - TSI „Ruch kolejowy”

Rozporządzenie nr 2011/454/UE - TSI „TAP”

Rozporządzenie nr 2012/328/UE - TSI „TAF”

Podsystem strukturalny „Infrastruktura”

Podsystem strukturalny „Tabor”

Podsystemy funkcjonalne

Certyfikaty i deklaracje weryfikacji WE podsystemów strukturalnych
Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów



Migracja podsystemu – niektóre zapisy w TSI

Kategorie linii wg TSI mogą być wykorzystywane do celów klasyfikacji istniejących linii, o ile spełnione zostaną odpowiednie parametry użytkowe zgodnie z krajowym planem migracji.

Państwa członkowskie opracują krajową strategię migracji, określającą dla linii TEN te elementy podsystemu „Infrastruktura”, które są wymagane do celów usług interoperacyjnych (np. tory, „bocznice” (?), stacje, stacje rozrządowe) i tym samym muszą być zgodne z niniejszą TSI. Strategia migracji obejmie plany dotyczące odnowienia i modernizacji. Przy określaniu wspomnianych elementów państwa członkowskie uwzględnią spójność systemu jako całości.

W przypadku modernizacji lub odnowienia ... państwo członkowskie podejmuje decyzję, które wymagania TSI należy zastosować przy uwzględnieniu strategii migracji ...

.... strategia migracji wskazuje sposób, w jaki dostosowuje się istniejące instalacje, gdy jest to ekonomicznie uzasadnione.

Na linii wyposażonej w systemy ERTMS/ETCS lub GSM-R mogą być zainstalowane dodatkowe urządzenia klasy B, by umożliwić funkcjonowanie taboru niespełniającego wymogów klasy A podczas fazy migracji.

W fazie migracji należy zadbać o to, by zainstalowanie zgodnego z TSI systemu detekcji pociągu miało jak najmniejszy negatywny wpływ na istniejący tabor niezgodny z TSI.

Decyzje: nr 2011/275/UE - TSI „Infrastruktura”, nr 2011/274/UE - TSI „Energia”, nr 2012/88/UE - TSI „Sterowanie”



Zdefiniowanie zakresu zmian podsystemu:
modernizacja czy odnowienie ?

Zgłoszenie zakresu prac do UTK

Modernizacji podsystemu z
pełnym zastosowaniem TSI

Decyzja o konieczności
uzyskania zezwolenia

Decyzja o braku konieczności
uzyskania zezwolenia

Wystąpienie do Prezesa UTK o odstępstwo od TSI

Decyzja odmowna

Decyzja pozytywna

Ustalenie zakresu stosowania TSI

ETAP PROJEKTU
WSTĘPNEGO,
PROJEKT
STUDIALNY

Świadectwa typu budowli i urządzeń dopuszczonych do eksploatacji

Certyfikaty WE zgodności lub przydatności dla składników

Certyfikaty pośrednie weryfikacji WE podsystemu
(jeżeli wymagane wg. modułu z TSI)

Weryfikacja WE podsystemu - zgodność z TSI

Weryfikacja podsystemu - zgodność z KWI

ETAP PROJEKTU
BUDOWLANO -
WYKONAWCZEGO

Deklaracje weryfikacji WE, dokumentacja techniczna, wniosek do Prezesa UTK
o udzielenie zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji

ZEZWOLENIE na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji

Inwestycja bez zezwolenia na
dopuszczenie podsystemu do
eksploatacji

ETAP REALIZACJI I ZAKOŃCZENIA INWESTYCJI



Planowana chronologia postępowania



PROBLEMY ZWIĄZANE Z WDRAŻANIEM INTEROPERACYJNOŚCI

**PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE DECYDUJE JAK
WDRAŻA TSI (kto ?)**

**RÓŻNA INTERPRETACJA ZAPISÓW USTAWY
(„większe prace”, „znacząca zmiana” itd.):
PKP PLK S.A. / MIR / UTK**

**CZAS POTRZEBNY NA DODATKOWE
PROCEDURY PRAWNO – ADMINISTRACYJNE
decyzja o wymaganym zezwoleniu – 4 miesiące
odstępstwo od TSI – 6 miesięcy**

**LUKA PRAWNA DLA LINII KOLEJOWYCH POZA
SIECIĄ TEN-T (odstępstwa od KWI ?)**

**ZMIANY W SIECI KOLEJOWEJ – ok. 18 tys. km
ZMIANY SYSTEMOWE – ok. 40 tys.
pracowników**

**BRAK PRZEWODNIKÓW I PORADNIKÓW –
INTERPRETACJI KRAJOWYCH PRZEPISÓW**

**STRATEGIA
WDRAŻANIA
INTEROPERACYJNOŚCI**



Planowana chronologia postępowania



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



KLUCZOWE DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ PKP PLK S.A.



Zmiany w Opisie Przedmiotu Zamówienia m.in.
sprecyzowanie wymagań dotyczących
interoperacyjności i certyfikacji



Uzgodnienia wniosków inwestycyjnych z
ustaleniem zakresu obowiązku informowania
Prezesa UTK o zamierzonej inwestycji



Wypracowanie wzorca dla formularza zgłoszeń



Wypracowanie wspólnej interpretacji pojęcia
„odnowienie” i „modernizacja nie wymagająca
zezwolenia lub wymagająca zezwolenia”



Wprowadzenie i przygotowanie „list
sprawdzających” dla projektów zgłaszanych do
CEF



Zorganizowanie szkoleń dla biur prowadzących
i realizujących inwestycje

**STRATEGIA
WDRAŻANIA
INTEROPERACYJNOŚCI**

PKP PLK S.A.



Planowana chronologia postępowania



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



KLUCZOWE DZIAŁANIA PRZEWIDYWANE DO REALIZACJI



**Kwalifikacja linii kolejowych według
priorytetu wdrażania wymagań
interoperacyjności**



**Ustalenie ram kosztowych dostosowania
linii kolejowych do wymagań
interoperacyjności**



**Opracowanie i ujednolicenie wniosków
dotyczących wystąpień o odstępstwo od
stosowania wymagań interoperacyjności**



**Przygotowanie przewodnika dotyczącego
interoperacyjności i certyfikacji**



**Szkolenia dla wszystkich jednostek PKP
PLK S.A.**

**STRATEGIA
WDRAŻANIA
INTEROPERACYJNOŚCI**

PKP PLK S.A.



PRZEWIDYWANE EFEKTY:

1. Prawidłowe formułowanie wniosków zgłaszanych do UTK.
2. Wsparcie dla planowanych projektów inwestycyjnych w zakresie:
 - wymaganych certyfikatów i zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji oraz
 - zidentyfikowanie wymaganego czasu na ich realizację,
 - możliwość uzyskania odstępstw od stosowania TSI,
 - możliwość wystąpienia o wyłączeniu linii z sieci linii interoperacyjnych.
3. Wsparcie projektowanych zmian i modernizacji sieci kolejowej wraz z ustaleniem ewentualnych kosztów wdrożenia interoperacyjności.
4. Wsparcie merytoryczne dla projektów zgłaszanych do współfinansowania z funduszy UE.
5. Lepsze zrozumienie procesu zmian systemu transportu kolejowego wśród pracowników PKP PLK S.A.



Materiał przygotował:

Janusz Szkopiński

Dariusz Kamoda

PKP PLK S.A., CENTRALA, Biuro Strategii

Wydział ds. Monitorowania wdrażania wymagań TSI

Dziękuję za uwagę