

## Krajowy Plan Wdrażania TSI INF

Informację opracowała Iwona WRÓBEL<sup>1</sup>

### Streszczenie

Głównym celem opracowania zleconego przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa było wykonanie analizy i weryfikacji aktualnego stanu prawnego w Polsce, w zakresie możliwości wdrożenia Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności podsystemów „Energia” oraz „Infrastruktura w zakresie identyfikacji barier prawnych i wykazania ewentualnych sprzeczności prawa krajowego z TSI ENE i TSI INF, a także opracowanie wytycznych w sprawie ewentualnej konieczności dostosowania przepisów krajowych do TSI ENE i TSI INF. Zakres pracy był odmienny dla obu TSI, a harmonogram realizacji opracowania przewidywał etapowość. Niniejsza informacja zawiera opis przeprowadzonych prac i analiz oraz przedstawia wnioski dotyczące podsystemu „Infrastruktura”.

**Słowa kluczowe:** techniczne specyfikacje interoperacyjności, podsystem Infrastruktura

Zakres merytoryczny poszczególnych etapów Krajowego Planu Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności podsystemu Infrastruktura, wynikał z wymagań zawartych w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, określonym przez Zamawiającego. Zawierał on następujące zadania:

- **Etap I:** wykonanie analiz i weryfikacji aktualnego stanu prawnego w Polsce, w zakresie możliwości wdrożenia TSI INF [3], a w szczególności: identyfikację barier prawnych i wykazania ewentualnych sprzeczności prawa krajowego z TSI INF oraz opracowanie wytycznych w sprawie ewentualnej konieczności dostosowania przepisów krajowych do TSI INF.
- **Etap II:** opracowanie wykazu wraz z harmonogramami realizacji obecnie prowadzonych i planowanych projektów infrastrukturalnych z podziałem na budowę nowych linii kolejowych, modernizację i rewitalizację odcinków istniejących oraz opracowanie strategii stopniowego osiągnięcia interoperacyjności na liniach kolejowych przez wymianę elementów infrastruktury kolejowej w procesach utrzymania linii kolejowych.
- **Etap III:** opracowanie analizy wymagań określonych w TSI INF i wskazanie, w jakim stopniu należy stosować TSI INF i które z wymagań TSI INF należy stosować w Polsce w projektach modernizacji lub odnowienia (rewitalizacji) linii kolejowych w przypadku, gdy wymagane będzie uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

W etapie I poddano analizie zapisy z sześciu krajowych dokumentów prawnych (ustawy i rozporządzenia) opublikowanych w Dzienniku Ustaw. Podstawowym dokumentem krajowym, specyfikującym wymagania techniczne stosowane przy projektowaniu i robotach budowlanych na liniach kolejowych jest Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie [4]. Wyszczególnione w nim wymagania i wytyczne dotyczące:

- klasyfikacji linii i torów kolejowych,
  - skrajni budowli,
  - podtorza kolejowego, nawierzchni kolejowej,
  - projektowania układów geometrycznych torów,
  - kolejowych obiektów inżynierskich
- nie wykazują sprzeczności z wymaganiami zawartymi w TSI INF. Nie zachodzi zatem konieczność dostosowania przepisów krajowych do TSI INF.

Zebrane informacje w etapie II w zakresie infrastruktury kolejowej normalno- i szerokotorowej w Polsce wykazały, że w dyspozycji 14 zarządców jest łącznie 37 711,708 km torów, przy czym ogólna długość linii kolejowych wynosi 19 349,367 km. Opisano ilościowy potencjał infrastrukturalny każdego z zarządców, a na podstawie informacji otrzymanych od tych spółek, przedstawiono i scharakteryzowano prowadzone obecnie i planowane działania inwestycyjne. Do końca 2015 roku projekty budowy nowych linii kolejowych dotyczyły 69,203 km linii, modernizacją istniejących

<sup>1</sup> Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

linii kolejowych objęto łącznie 1 562,321 km linii, natomiast prace rewitalizacyjne zrealizowano na długości 721,385 km.

Obecnie projekty budowy nowych linii prowadzi tylko spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na łącznej długości 6,347 km. Pracami modernizacyjnym jest objęta infrastruktura na długości 1 613,642 km torów (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.), natomiast działania w zakresie rewitalizacji prowadzą: CARGOTOR Sp. z o.o., CTL Maczki – Bór S.A., Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. łącznie na długości 1 458,387 km torów. Z uwagi na korektę Krajowego Programu Kolejowego [5] i brak Szczegółowego Planu Realizacji KPK, przyszłe inwestycje infrastrukturalne nie są do końca sprecyzowane pod względem zakresu prac i harmonogramu robót. Według KPK [5], narodowy zarządca planuje przebudować linie kolejowe o łącznej długości 500 km torów do 31 grudnia 2017 roku i 8,5 tys. km torów – 9,0 tys. km torów według Projektu KPK [1] do 31 grudnia 2023 roku.

Wdrożenie TSI INF nie jest obowiązkowe dla projektów utrzymaniowych, tj. takich, które nie polegają na odnowieniu, modernizacji lub budowie nowej linii. Według zapisów TSI INF (pkt. 7.3.3), wymiana w procesie utrzymania powinna być podejmowana zgodnie z wymaganiami TSI INF w stopniu, w jakim jest to praktycznie wykonalne, a operacje w zakresie utrzymania powinny przyczyniać się do rozwoju linii interoperacyjnej. Pracami naprawczymi wpływającymi na usprawnienie stopniowego osiągnięcia interoperacyjności przez wymianę elementów w procesie utrzymania są m.in.:

- wymiana części składowych nawierzchni wyłącznie na takie, które są objęte deklaracją WE zgodności (szyny, systemy przytwierdzeń, podkłady),
- naprawa peronów z uwzględnieniem wymagań TSI INF, dotyczących wysokości peronu oraz odległości peronu od osi toru,
- regulacja osi toru z uwzględnieniem wymagań TSI INF, dotyczących odległości między osiami torów oraz odległości peronu od osi toru,

- remonty obiektów inżynierskich z uwzględnieniem wymagań TSI INF.

W etapie III stwierdzono, że nie ma przesłanek niestosowania TSI „Infrastruktura” przy modernizacji lub odnowieniu podsystemu lub jego części, a rozwiązania techniczne stosowane w Polsce przed wejściem w życie TSI zapewniają osiągnięcie interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura”. Katalog procesów inwestycyjnych z zakresem stosowania TSI INF ustala każdorazowo jednostka notyfikowana, w kompetencji której znajduje się właściwa ocena zakresu danej inwestycji i weryfikacja na zgodność z wymaganiami zasadniczymi interoperacyjności systemu kolei.

## Bibliografia

1. Projekt uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku”. (<http://mib.bip.gov.pl/ogloszenia/konsultacje-spoeczne.html>.)
2. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz.Urz. UE L 356 z 12.12.2014).
3. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 356 z 12.12.2014).
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998 r. nr 151, poz. 987 z późn. zm.).
5. Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

*Informację opracowano na podstawie pracy pt: Krajowy Plan Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do podsystemów „Energia” i „Infrastruktura” – Tom II: TSI INF; autorzy: mgr inż. Grzegorz Stencel, mgr inż. Iwona Wróbel, mgr inż. Robert Kruk; Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów IK; 2016 r.*