

**SUPLEMENT NR 2 DO
KRAJOWEGO PLANU WDRAŻANIA
TECHNICZNEJ SPECYFIKACJI
INTEROPERACYJNOŚCI
„STEROWANIE”**

Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa 2019

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Decyzja o wyłączeniu	5
3. Możliwości finansowania	6
4. Dodatkowe warunki dotyczące wyłączenia z wymogu instalacji ERTMS/ETCS na nowobudowanych pojazdach trakcyjnych dla PKP SKM Trójmiasto.	7

Zestawienie skrótów

Lp.	Skrót	Objaśnienie
1.	ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
2.	ERTMS/ETCS	Europejski System Sterowania Pociągami, będący częścią składową ERTMS
3.	UE	Unia Europejska
4.	MI	Ministerstwo Infrastruktury
5.	KPW ERTMS	Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, czerwiec 2017
6.	TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
7.	PKP SKM Trójmiasto	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

1. Wprowadzenie

Na mocy rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z dnia 15.06.2016, str. 1–79) Polska jako państwo członkowskie opracowała „Krajowy plan wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności Sterowanie” (w dalszej części dokumentu określany również jako „plan” lub KPW ERTMS), opisujący działania mające na celu wdrożenie w pełni interoperacyjnych podsystemów „Sterowanie”, zaplanowane na lata 2017-2032 oraz dalsze założenia sięgające perspektywy do 2050 r.

Podstawowym celem KPW ERTMS było przekazanie przewoźnikom kolejowym informacji w zakresie harmonogramu rozbudowy systemu ERTMS w Polsce, tak aby umożliwić im odpowiednie zaplanowanie działalności biznesowej w kontekście stopniowego wyposażenia pojazdów trakcyjnych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS.

Założenia planu oparto na informacjach uzyskanych od zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych, Instytutu Kolejnictwa oraz Urzędu Transportu Kolejowego oraz na informacjach pochodzących z szeregu innych źródeł, takich jak obowiązujące przepisy prawa europejskiego czy krajowego, a także na opracowaniach dotyczących rynku kolejowego czy systemu ERTMS/ETCS, przygotowanych przez Międzynarodowy Związek Kolei czy Agencję Kolejową Unii Europejskiej.

Mając na uwadze odpowiednie zaplanowanie działalności biznesowej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej: PKP SKM Trójmiasto) zwróciła się do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o zwolnienie z obowiązku instalowania systemu ERTMS/ETCS na 10 elektrycznych pojazdach trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych. We wniosku przewoźnik podkreśla, iż pojazdy będą przeznaczone wyłącznie do przewozów krajowych, a łączna długość linii na których będą eksploatowane nie będzie przekraczała 150 km. Ponadto linia kolejowa, po której będą się poruszać pojazdy nie zostanie wyposażona w system ERTMS/ETCS w ciągu najbliższych pięciu lat (wg KPW ERTMS wdrożenie ERTMS na linii 202 nastąpi do 2025 r.).

Minister Infrastruktury po rozpatrzeniu wniosku PKP SKM Trójmiasto na mocy zapisu zawartego w *akapicie 2 pkt. 7.4.3. załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów "Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej*, w brzmieniu:

„Państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu z obowiązku określonego w pkt 7.4.2.1 akapit pierwszy wszystkich nowych pojazdów przeznaczonych wyłącznie do przewozów krajowych, z wyjątkiem przypadków, gdy obszar eksploatacji tych pojazdów obejmuje ponad 150 km odcinka obecnie wyposażonego w ETCS lub który ma zostać wyposażony w ETCS w ciągu najbliższych 5 lat od daty wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów. Państwa członkowskie publikują swoje decyzje dotyczące zastosowania tego przepisu, powiadamiają Komisję o takich decyzjach i uwzględniają je w krajowych planach wdrożenia, o których mowa w pkt 7.4.4.”,

podjął decyzję w przedmiotowej sprawie.

W związku z powyższym Minister Infrastruktury, wywiązując się z obowiązku opublikowania decyzji o wyłączeniu (w zakresie zastosowania tego przepisu), wydał niniejszy Suplement nr 2 KPW ERTMS oraz powiadomił o swojej decyzji Komisję.

2. Decyzja o wyłączeniu

Na podstawie pkt 7.4.3. akapit 2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów "Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej Minister Infrastruktury w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zdecydował o przyznaniu odstępstwa od wymogu wyposażenia w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych PKP SKM Trójmiasto.

Pierwszą z przesłanek przemawiających za wydaniem odstępstwa był fakt, że nowo zakupione pojazdy będą przeznaczone do jazdy po:

1. linii kolejowej nr 250 zarządzanej przez PKP SKM Trójmiasto. Linia ta zgodnie z obowiązującymi przepisami jest zwolniona od obowiązku zapewnienia zasadniczych wymagań interoperacyjności, w tym obowiązku wyposażenia w system ERTMS/ETCS z uwagi na funkcjonalne wyodrębnienie z systemu kolei i przeznaczenie tylko do wojewódzkich lub lokalnych pasażerskich przewozów kolejowych,
2. linii kolejowej nr 202 pomiędzy Rumią i Lęborkiem, przewidzianej do wyposażenia w ERTMS/ETCS, zgodnie z KPW ERTMS, wdrożenie ERTMS/ETCS na tej linii przewiduje się w roku 2025,
3. liniach kolejowych nr 201 i nr 248, lecz dopiero po ich elektryfikacji.

Podkreślić należy przy tym, że linia kolejowa nr 248 Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest już wyposażona w system ERTMS/ETCS, natomiast wdrożenie ERTMS/ETCS na linii kolejowej nr 202 uległo częściowemu przesunięciu (patrz tabela zamieszczona na stronie nr 6).

Ponadto drugą z przesłanek uzyskania wyłączenia był również fakt, że maksymalna długość linii kolejowych wyposażonych w system ERTMS/ETCS, na których będą kursować ww. pojazdy PKP SKM Trójmiasto, nie przekroczy 83 km.

Kolejną z przesłanek jest termin wyposażenia w urządzenia przytorowe ERTMS/ETCS obszaru eksploatacji ww. pojazdów, od planowanego czasu wprowadzenia ich do eksploatacji, który przekroczy perspektywę 5 lat.

Pod uwagę wzięto również argumentację PKP SKM Trójmiasto w zakresie celowości instalowania urządzeń ERTMS/ETCS na tych pojazdach, w sytuacji kiedy pojazdy te mają być wprowadzone do eksploatacji w latach 2022-2023, w szczególności na:

- 1) brak możliwości praktycznego sprawdzenia poprawności działania urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS w obszarze działania PKP SKM Trójmiasto (ryzyko niewłaściwego odbioru pojazdów),
- 2) upływanie terminów gwarancji jakości i rękojmi na zainstalowane na pojazdach urządzenia ERTMS/ETCS, które nie będą eksploatowane,
- 3) niewłaściwy stan techniczny zainstalowanych urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS (długi okres braku używania może negatywnie wpłynąć na urządzenia),
- 4) prawdopodobieństwo braku możliwości wykorzystania urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS, gdyż upływ czasu spowoduje, że urządzenia te mogą okazać się przestarzałe.

W celu przybliżenia problematyki w niniejszym suplemencie nawiązano do prognoz zamieszczonych w rozdziale 4 KPW ERTMS, które przedstawiają daty wdrożenia systemu ERTMS na poszczególnych odcinkach linii kolejowych w Polsce w perspektywie lat 2017-2030 oraz w perspektywie do 2050 r.

Ponieważ termin wyposażania w system ERTMS/ETCS linii kolejowej nr 202 uległ zmianie, poniżej przedstawiono tabelę porównawczą planowania i realizacji wdrożenia w ERTMS/ETCS na liniach kolejowych nr 201 i nr 202, po których to planowana jest eksploatacja ww. pojazdów PKP SKM Trójmiasto (stan na dzień 25.10.2019 r.).

Perspektywa na lata 2017-2023						
Numer linii	Stacja początkowa	Stacja końcowa	Długość [km]	Poziom	Rok wdrożenia¹	Realizacja
202	Gdańsk Główny	Gdynia Chylonia	27	L2	2018	od chwili wejścia w życie rozkładu jazdy 2019/2020
Perspektywa na lata 2024-2030						
202	Gdynia Chylonia	Słupsk	105	L2	2025	
201	Gdynia Główna	Gdynia Port	5	L2	2030	
Perspektywa po roku 2030						
201	Maksymilianowo	Gdynia Główna	173	L2	2050	
202	Słupsk	Stargard	202	L2	2050	

Pomimo przyznania ww. wyłączenia podkreślić należy, że Polska nadal kontynuuje przyjęte założenia objęcia całej sieci bazowej TEN-T (określonej w rozporządzeniu 1315/2013) do końca 2030 r. w pełną funkcjonalności systemu ERTMS, a przedmiotowe zwolnienie na wyłączenie z wymogu instalacji ERTMS/ETCS na pojazdach PKP SKM Trójmiasto jest zwolnieniem czasowym i dotyczy tylko okresu doposażenia infrastruktury przytorowej w system ERTMS/ETCS, po której będą one jeździły.

3. Możliwości finansowania

Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienie zaplecza utrzymania taboru (nr POIS.05.02.00-00-0018/17) dla PKP SKM Trójmiasto, finansowany jest, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z Fundusz Spójności na lata 2014 – 2020 oraz ze środków własnych przewoźnika (w tym np. emisji obligacji korporacyjnych/kredytu).

Umowa na dofinansowanie realizacji projektu: „Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienie zaplecza utrzymania taboru” pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych, a PKP SKM Trójmiasto została podpisana w dniu 11 kwietnia 2018 r.

Szacowana całkowita wartość projektu: 393 751 905,00 PLN (w tym wydatki kwalifikowane: 320 005 000,00 PLN, wartość dofinansowania 160 002 500,00 PLN) z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 - 2020 z Osi priorytetowej V Rozwój transportu kolejowego w Polsce oraz Działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T.

W ramach projektu założono pozyskanie dla PKP SKM Trójmiasto 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (wraz z zakupem sprzętu niezbędnego do utrzymania pojazdów), które będą obsługiwały przewozy aglomeracyjne.

Głównym celem projektu jest pogłębienie integracji oraz poprawa sprawności i efektywności systemu transportu zbiorowego w miastach i obszarach miejskich. Zakupiony tabor powinien być

¹ Dotyczy przyjętych założeń

wykorzystywany do realizacji przewozów na odcinku Gdańsk Śródmieście - Lębork na obszarze Województwa Pomorskiego. Harmonogram inwestycyjny zaplanowany jest na lata 2022-2023.

Z uwagi na zakładany termin zakończenia projektu - marzec 2023 roku, PKP SKM Trójmiasto w celu uniknięcia niepotrzebnych wydatków, w wysokości 20.000.000 zł netto, wystąpiła do Ministra Infrastruktury o wyłączenie z obowiązku określonego w pkt 7.4.2.1 akapit pierwszy TSI CCS ww. pojazdów, ponieważ odcinki linii, po których planowana jest realizacja przewozów, mają zostać wyposażone w ERTMS/ETCS w perspektywie dopiero 5 lat od daty wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów.

4. Dodatkowe warunki dotyczące wyłączenia z wymogu instalacji ERTMS/ETCS na nowobudowanych pojazdach trakcyjnych dla PKP SKM Trójmiasto.

W związku z wydaniem przedmiotowego wyłączenia, o którym mowa w pkt 2 niniejszego suplementu na PKP SKM Trójmiasto nakłada się następujące warunki:

1. Wyłączenie obowiązuje najpóźniej do końca 2025 roku.
2. Warunkiem otrzymania wyłączenia jest konieczność wyposażenia ww. pojazdów w system ERTMS/ETCS, w chwili uruchomienia warstwy przytortowej ERTMS/ETCS na linii kolejowej nr 201 i nr 202.
3. Ponadto w celu dochowania przedmiotowego warunku zobowiązuje się PKP SKM Trójmiasto do stałego kontaktu z zarządcą infrastruktury.
4. Dodatkowo zwraca się uwagę na dotrzymanie przez przewoźnika terminu instalacji systemu ERTMS/ETCS, z uwagi na wymóg spełnienia zgodności inwestycji, polegającej na „Zakupie 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienie zaplecza utrzymania taboru” w zakresie odpowiedniego wyposażenia pojazdów, w tym również ze względów formalnych, w szczególności z uwagi na sposób finansowania tej inwestycji w ramach funduszy unijnych.