



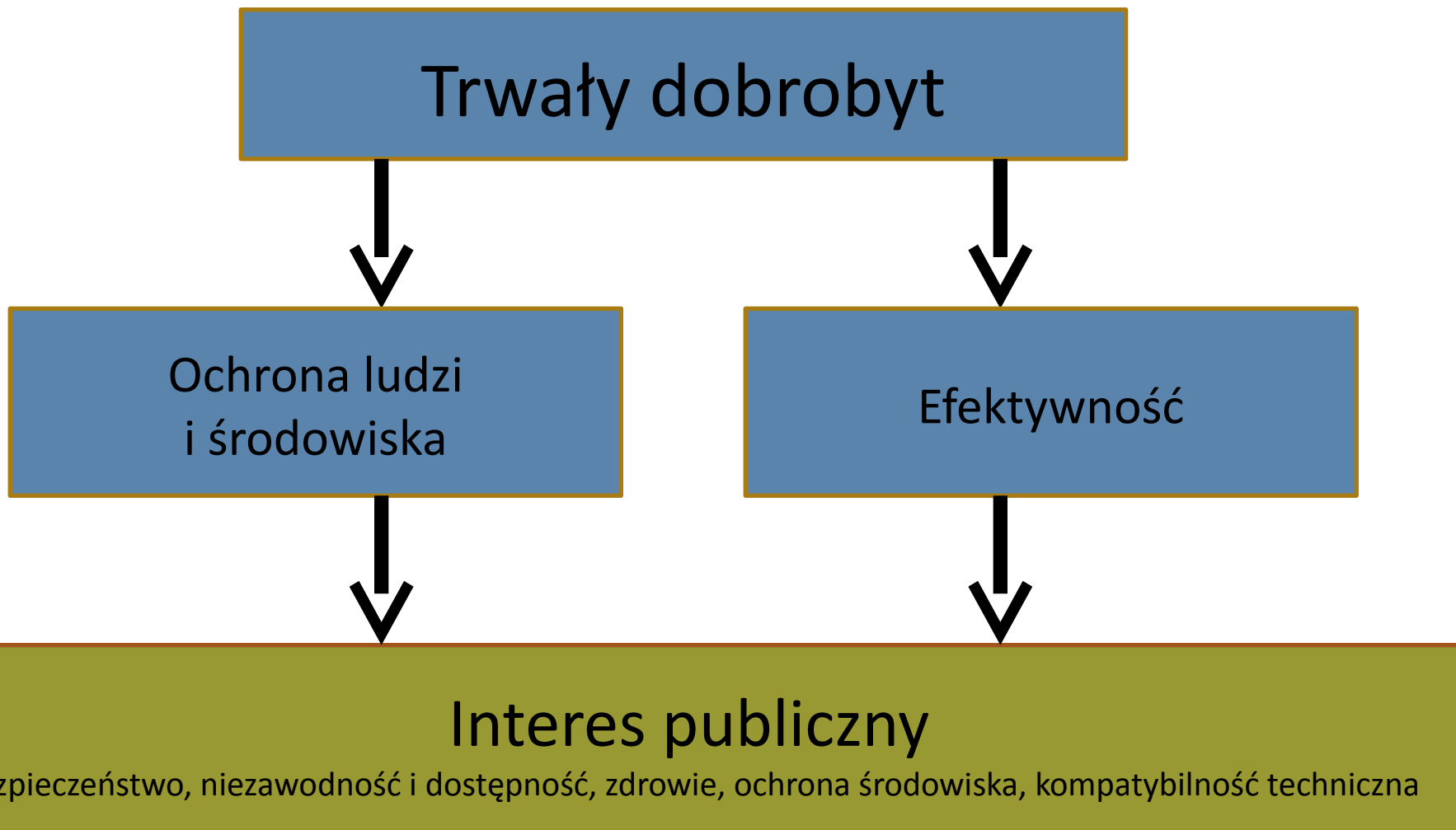
Nowe TSI dla całej europejskiej sieci kolejowej

TRAKO Gdańsk, 26.09.2013

Andrzej Harassek
szef sektora instalacji stałych
Zespół Interoperacyjności



„Nowe podejście” i interoperacyjność





„Nowe podejście” i interoperacyjność



„Nowe podejście” i interoperacyjność

Redukcja emisji CO2
Mniejszy ruch na drogach, ...



Zwiększenie udziału kolei w przewozach



Poprawa konkurencyjności



Interoperacyjność!



„Nowe podejście” i interoperacyjność





Dyrektywy interoperacyjności

Dyrektywa 96/48/WE o interoperacyjność sieci dużej prędkości TEN
Dyrektywa 2001/16/WE o interoperacyjność sieci konwencjonalnej TEN
wraz z późniejszymi zmianami

Dyrektywa 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (obejmująca sieć kolei konwencjonalnej i dużej prędkości i rozszerzająca zakres na całą sieć kolejową Wspólnoty)
wraz z późniejszymi zmianami



Interoperacyjność: cele Dyrektywy

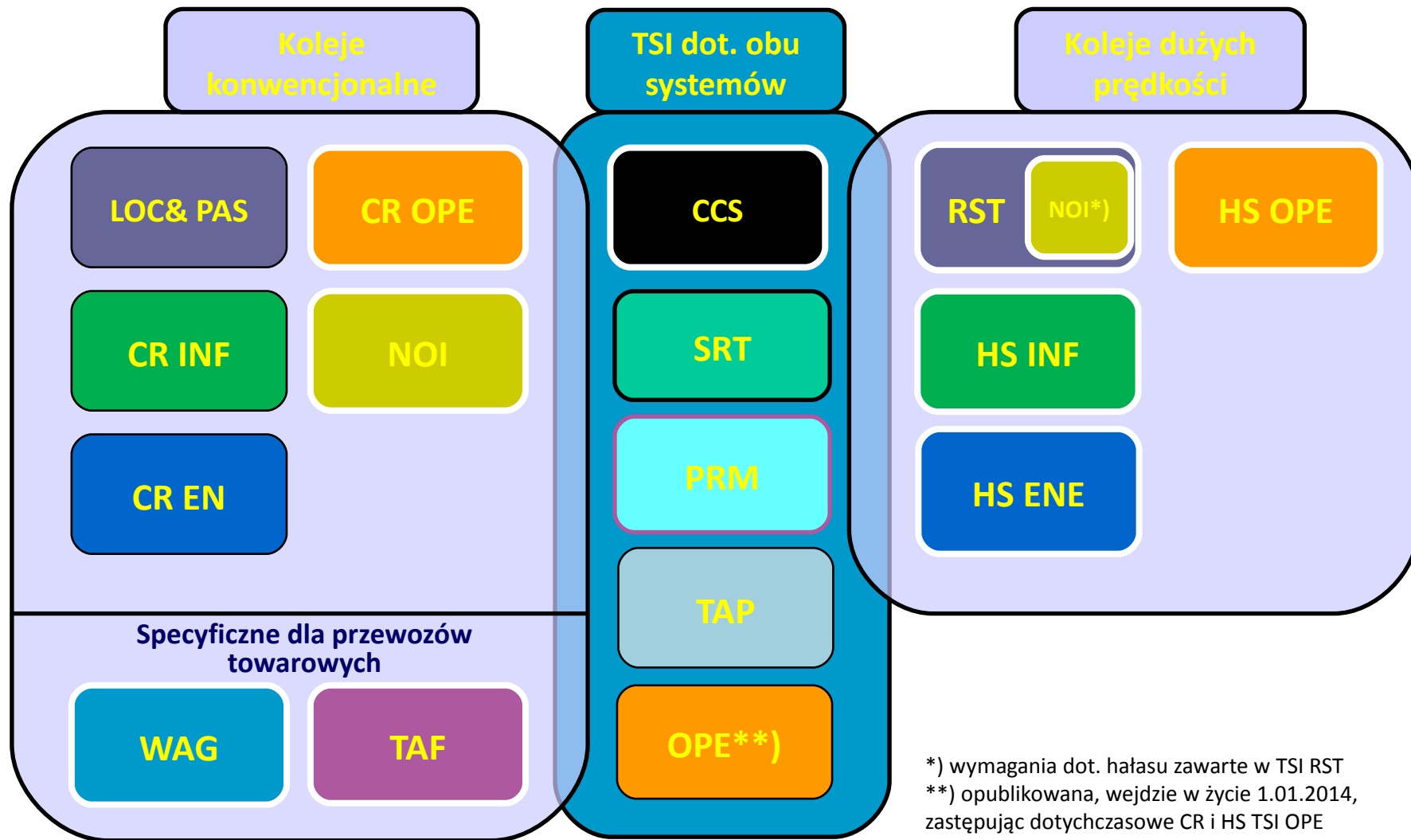
**Osiągnięcie interoperacyjności
europejskiego systemu kolejowego**

dzięki

**zdefiniowaniu optymalnego poziomu
harmonizacji technicznej (przez TSI)**



TSI będące w mocy



*) wymagania dot. hałasu zawarte w TSI RST
**) opublikowana, wejdzie w życie 1.01.2014, zastępując dotychczasowe CR i HS TSI OPE



Nowe TSI dla całego systemu kolei

Decyzja KE z 29.04.2010 – mandat dla ERA do opracowania i rewizji TSI w świetle rozszerzenia ich zakresu na cały system kolei w UE

wydana zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności:

art. 1.4

Zakres TSI jest stopniowo rozszerzany zgodnie z art. 6b. na cały system kolei, włączając w to dostęp do torów kolejowych do terminali i ważnych urządzeń portów obsługujących lub potencjalnie obsługujących więcej niż jednego użytkownika, bez naruszenia odstępstw od stosowania TSI wymienionych w art. 9.

art. 8.1

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, mandat lub kilka mandatów mających na celu opracowanie nowych TSI lub przegląd TSI już przyjętych, uwzględniając objęcie nimi linii i pojazdów do tej pory nieobjętych TSI.



Nowe TSI dla całego systemu kolei

1. Rewizja TSI z założeniem rozszerzenia ich zakresu:

- Infrastruktura, zarówno kolei dużych prędkości (HS TSI INF), jak i konwencjonalnych (CR TSI INF),
- Energia (HS TSI ENE i CR TSI ENE),
- Sterowanie i sygnalizacja (HS TSI CCS i CR TSI CCS),
- Lokomotywy i tabor pasażerski (HS TSI RTS i CR TSI LOC&PAS),
- Wagony towarowe – tylko CR TSI WAG,
- Hałas od taboru (TSI NOI),
- Ruch kolejowy, HS TSI OPE i CR TSI OPE),
- Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (TSI TAF),
- Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (TSI SRT),
- Dostęp dla osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych (TSI PRM)



Nowe TSI dla całego systemu kolei

2. Studia uzupełniające:

- Zasadność połączenia TSI dla HS i CR, dotyczących INF, ENE i LOC&PAS w jedną wspólną TSI dla każdego podsystemu,
- Zasadność włączenia wymagań określonych w TSI dotyczących SRT, PRM i NOI do odpowiednich TSI dotyczących poszczególnych podsystemów,
- Rozgraniczenie między zakresem TSI a systemami transportu miejskiego,
- Zagadnienie standaryzowanych części zamiennych i ew. postanowień tego dotyczących w TSI,
- Możliwość i skutki ew. określenia w TSI ENE wymagań dotyczących stacjonarnej części systemu rozliczeń za energię trakcyjną.



Zakres stosowania:

- Cały system kolejowy UE, zarówno sieć TEN-T, jak i pozostałe linie
- Parametry specyficzne dla systemów, które mogą być wyłączone z zakresu dyrektywy o interoperacyjności 2008/57/WE, nie są uwzględnione w TSI (np. tramwaje, metro)
- TSI ENE, INF, LOC&PAS i WAG mają zastosowanie do sieci o szerokości toru 1435, 1520, 1524, 1600 i 1668 mm. Sieci o szerokości toru 1000 mm i mniej są więc wyłączone

Połączenie systemu kolei dużych prędkości i konwencjonalnych

- 1. Jedna wspólna TSI dla danego podsystemu, obejmująca HS i CR
- 2. Wymagania i podstawowe parametry nie są zależne od tego, czy należą do systemu HS czy CR, ani TEN-T czy nie-TEN-T, a jedynie od prędkości, jeżeli jest taka potrzeba



Nowa TSI INF – co nowego?

Przeniesienie wymagań PRM dotyczących interface INF/RST do TSI INF (perony)

Zamknięcie otwartych punktów (open points)

Włączenie parametrów 1520 do rozdziału 4 (nie jako szczególne przypadki, jak w dotychczasowym TSI)

Nowa kategoryzacja linii na podstawie tzw. „traffic code”, uwzględnienie niższych parametrów dla linii poza TEN-T

Wymagania i podstawowe parametry zależne od prędkości, a nie od kategorii linii TSI

Wiele parametrów różni się od siebie zależnie od szerokości toru
Okolo 200 „szczególnych przypadków” (specific cases)



Projekt TSI INF zaprezentowany na RISC 64 w 2012 (bez szczególnych przypadków), konsultacje

Wstępny projekt (bez szczególnych przypadków) wraz z rekomendacją ERA złożony do Komisji (DG MOVE) w końcu 2012
2013 – analiza zgłoszonych szczególnych przypadków, uwag i propozycji zmian

Ostateczna wersja przesłana do Komisji (DG MOVE) w końcu września

Głosowanie przewidziane na RISC 69 w styczniu 2014

Trwają prace nad „Przewodnikiem stosowania” (Application Guide)



Nowa TSI ENE – co nowego?

Zamknięcie otwartych punktów (open points)

Włączenie parametrów 1520 do rozdziału 4 (nie jako szczególne przypadki, jak w dotychczasowym TSI)

Włączenie strategii migracji dotyczących zagadnień:

- napięcie i częstotliwość zasilania
 - decyzja należy do MS,
 - dla linii o $v > 250$ km tylko AC (25 kV/50 Hz lub 15 kV/16,7 Hz)
- geometria sieci trakcyjnej (dla systemu 1435 mm)
 - stopniowe umożliwienie używania pantografów 1600 i 1950 mm na całej sieci
- system rozliczeń za energię trakcyjną
 - wdrożenie w ciągu 2 lat od wejścia w życie TSI rozwiązań umożliwiających rozliczanie wg mierzonego zużycia



Projekt TSI ENE zaprezentowany na RISC w 2012 (bez szczególnych przypadków)

Wstępny projekt (bez szczególnych przypadków) wraz z rekomendacją ERA złożony do Komisji (DG MOVE) w końcu 2012
2013 – analiza zgłoszonych szczególnych przypadków, uwag i propozycji zmian

Ostateczna wersja przesłana do Komisji (DG MOVE) w końcu września

Głosowanie przewidziane na RISC 69 w styczniu 2014

Trwają prace nad „Przewodnikiem stosowania” (Application Guide)



Nowa TSI LOC&PAS – co nowego?

Nie ma nowych ani zmienionych wymagań dla pojazdów przeznaczonych na linie poza TEN-T

Na określonych odcinkach, wskazanych w Rejestrze Infrastruktury (RINF) możliwe jest kursowanie pojazdów niespełniających wymagań TSI (np. „tram-train”)

Włączenie parametrów dla systemu 1520 mm

Włączenie wymagań w stosunku do taboru, dotyczących bezpieczeństwa w tunelach



Projekt TSI LOC&PAS zaprezentowany na RISC w 2012

Wstępny projekt (bez szczególnych przypadków) wraz z rekomendacją ERA złożony do Komisji (DG MOVE) w końcu 2012

2013 – analiza zgłoszonych szczególnych przypadków, uwag i propozycji zmian

Ostateczna wersja przesłana do Komisji (DG MOVE) w lecie 2013

Głosowanie przewidziane na RISC 68 w październiku 2013

Trwają prace nad „Przewodnikiem stosowania” (Application Guide)



Zakres prac

Analiza wymagań pod kątem ich zastosowania do całej sieci kolejowej (linie poza TEN-T)

Sprecyzowanie postanowień dotyczących ruchu nowych pociągów w istniejących tunelach

Poprawa niektórych definicji (długi tunel, następujące po sobie tunele, bezpieczne miejsce...)

Przeniesienie części wymagań dotyczących taboru do TSI LOC&PAS

Stan prac:

Końcowy na RISC w czerwcu 2013 głosowanie na RISC 68 w październiku 2013



Zamknięcie otwartych punktów

Adaptacja definicji PRM do Rozporządzenia o Prawach Pasażerów

Dostępność jako nowe wymaganie zasadnicze w Dyr.

Interoperacyjności – parametry podstawowe niezmiennione

Rozszerzenie zakresu

- tabor – bez problemów (wymagania dla taboru kursującego poza TEN-T są takie same jak dla TEN-T)
- infrastruktura – problem głównie ze stosowaniem TSI do istniejących stacji (rozdział 7 wymaga adaptacji)

Rewizja strategii wdrażania z uwzględnieniem Konwencji ONZ w sprawie praw osób niepełnosprawnych

Adaptacja z uwzględnieniem doświadczeń z wdrażania obecnej TSI



Krótkoterminowo (obecna rewizja)

- wymagania dotyczące peronów → TSI INF
- wymagania dotyczące taboru pozostają w TSI PRM

Długoterminowo (następna rewizja w przyszłości)

- wymagania dotyczące taboru → TSI LOC&PAS
- wymagania dotyczące prowadzenia ruchu → TSI OPE
- wymagania dotyczące stacji (budynków) zawarte w prawie budowlanym

Rekomendacja Agencji przesłana do Komisji w maju 2013,
głosowanie przez RISC planowane na październik (RISC 68)



Najważniejsze zagadnienia

Połączone wymagania dla taboru dużych prędkości i konwencjonalnego

Zakres rozszerzony na całą sieć kolejową

System 1520 mm objęty zakresem stosowania TSI NOI

Wymagania dotyczące infrastruktury nie zostały włączone do TSI NOI

Stan prac

Rekomendacja Agencji przesłana do Komisji we wrześniu 2013

Głosowanie przez RISC planowane na styczeń 2014 (RISC 69)



Dziękuję za uwagę!

