

KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.03-1
Typ instrumentarium (a do f) ¹	a, e
Kategoria rozwiązania (A do C) ²	A, B
Data aktualizacji wpisu:	7.05.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T03. Zwiększenie dostępności międzymiastowej przede wszystkim w oparciu o efektywny transport szynowy z uwzględnieniem hierarchii systemu osadniczego
Autorzy:	Paweł Engel, Karol Trammer
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Szersze wykorzystanie potencjału modernizowanych linii kolejowych dla usprawnienia połączeń regionalnych.

2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:

W ciągu ostatnich lat prowadzone są na szeroką skalę działania zmierzające do poprawy stanu technicznego polskiej sieci kolejowej. Jednym z elementów tych działań są prowadzone na wielu liniach prace modernizacyjne. Rezultatem modernizacji jest co do zasady podniesienie prędkości maksymalnej (przeważnie do 160 km/h), niejednokrotnie również dopuszczalnych nacisków osiowych.

Modernizacji poddawane są linie kolejowe o różnym przeznaczeniu i o różnym typie dominującego ruchu. Zróżnicowanie to powoduje, że osiągnęte efekty mogą być różne w odniesieniu do poszczególnych kategorii pociągów i rodzajów przewozów. Określenie rozwiązań, jakie mają mieć zastosowanie na modernizowanej infrastrukturze następuje na etapie sporządzania dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności). Błędy popełnione na tym etapie mogą mieć daleko idące konsekwencje w postaci m.in. spadku przepustowości linii, zamiast oczekiwanego wzrostu.

Dodatkowo należy wskazać, że ruch regionalny w Polsce rzadko odbywa się z prędkościami wyższymi niż 130 km/h, nawet w sytuacji dostępności odpowiedniego taboru. Przyczyną tej sytuacji jest konieczność zapewnienia dwuosobowej obsady maszynistów, co wpływa na koszty po stronie przewoźników, a dodatkowo jest problematyczne z uwagi na istniejący na rynku deficyt maszynistów.

3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

Do poprawy efektywności wykorzystania linii kolejowych powinny przyczynić się następujące działania:

- Przegląd istniejących standardów modernizacji linii kolejowych o różnych kategoriach i różnym przeznaczeniu

¹ a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

² A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

³ Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

We współpracy z zarządcami infrastruktury kolejowej, a także przewoźnikami i organizatorami transportu należy dokonać przeglądu doświadczeń z dotychczas prowadzonych działań inwestycyjnych. Na tej podstawie możliwe będzie zaproponowanie zmian i ulepszeń, a także wskazanie dobrych praktyk i tych rozwiązań, które sprawdziły się do tej pory.

- Szersze zastosowanie do przewozów regionalnych taboru o prędkości maksymalnej 160 km/h i wykorzystywanie tej prędkości tam, gdzie jest to możliwe

Wykorzystanie możliwości stwarzanych przez zakupy nowego taboru, a także poprawiający się stan infrastruktury kolejowej wymaga:

- Określenia z udziałem zainteresowanych stron harmonogramu i warunków, które będą umożliwiały jednoosobową obsługę pociągów kursujących z prędkością powyżej 130 km/h. W ramach tego działania należy uwzględnić harmonogram wdrażania systemu ETCS na polskiej sieci kolejowej.
- Analizy prowadzonej wspólnie z przewoźnikami, zarządcą infrastruktury i organizatorami transportu zbiorowego co do opłacalności zwiększania prędkości pociągów regionalnych w aspekcie w szczególności możliwego skrócenia czasów przejazdu oraz kosztów zużycia energii.

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

- Minister właściwy ds. transportu
- Urząd Transportu Kolejowego
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i inni zarządcy infrastruktury kolejowej

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

- Powołanie grupy roboczej do przeglądu doświadczeń i rozwiązań stosowanych przy modernizacji linii kolejowych – do końca III kwartału 2021 r.
- Propozycje rozwiązań i zmian, prezentacja dobrych praktyk – do końca II kwartału 2022 r.
- Powołanie grupy ds. Jednoosobowej obsady maszynistów - do końca 2021 r.
- Opracowanie harmonogramu przejścia na obsadę jednoosobową - do końca 2022 r.

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Realizacja rozwiązania przyczyni się może stworzyć bazę do redukcji wykluczenia komunikacyjnego.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)

Jako punkt odniesienia należy wskazać:

- Rozwiązania niemieckie w zakresie kursowania pociągów regionalnych z prędkością do 160 km/h