

Urząd Transportu Kolejowego

<http://utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/informacje-o-interopera-1/11947,INTEROPERACYJNOSC-SYSTEMU-KOLEI.html>
2018-02-23, 23:30

INTEROPERACYJNOŚĆ TO ZGODNOŚĆ TECHNICZNA SYSTEMÓW KOLEJOWYCH W RÓŻNYCH PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ

Przez ostatnie dziesięciolecia systemy kolejowe w poszczególnych państwach członkowskich Unii Europejskiej rozwijały się niezależnie od siebie, z zastosowaniem różnych rozwiązań technicznych. Takie zróżnicowanie utrudnia świadczenie usług przez przewoźników kolejowych oraz powoduje, że muszą oni ponosić większe koszty działalności (związane np. z zakupem i utrzymaniem różnych rodzajów taboru).

Wdrażanie interoperacyjności, a więc zharmonizowanie wymagań technicznych na poziomie Unii Europejskiej, powinno doprowadzić do sytuacji, w której pociąg może przekroczyć granicę wielu państw członkowskich bez zatrzymywania się w celu dokonania jakichkolwiek czynności technicznych (np. zmiany lokomotywy).

JAKIE KORZYŚCI WYNIKAJĄ Z WDRAŻANIA INTEROPERACYJNOŚCI?

Interpretacyjny tabor poruszający się po interpretacyjnej infrastrukturze oznacza duże oszczędności dla przewoźników kolejowych. Żeby zrealizować usługi międzynarodowe (albo, po pełnej liberalizacji rynków krajowych, żeby świadczyć usługi w innym państwie członkowskim) przewoźnik będzie mógł wykorzystać ten sam tabor, którego już używa. Nie będzie musiał kupować drogiej lokomotywy wielosystemowej lub taboru zgodnego z infrastrukturą w innych państwach członkowskich. Mniejsze zróżnicowanie floty taborowej oznacza także obniżenie kosztów utrzymania, czy kosztów szkolenia załogi.

Brak konieczności zmiany taboru na granicach oznacza także oszczędność czasu dla pasażerów i przedsiębiorców przewożących towary koleją. Interoperacyjność oznacza zatem także lepszą ofertę przewozową.

Interoperacyjność jest ważna nie tylko z punktu widzenia samego rynku kolejowego. Osiągnięcie spójności technicznej tego sektora i podniesienie w ten sposób jego konkurencyjności jest kluczowe dla obniżenia emisyjności europejskiej gospodarki i ochrony środowiska naturalnego.

JAK WYGLĄDA WDRAŻANIE INTEROPERACYJNOŚCI W PRAKTYCE?

Harmonizacja wymagań technicznych systemu kolejowego Unii Europejskiej odbywa się dwutorowo. Po pierwsze wszystkie państwa członkowskie zobowiązane są stosować te same

wymagania techniczne zawarte w specjalnych aktach prawnych Unii Europejskiej - Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. Po drugie państwa członkowskie zobowiązane są do redukcji krajowych wymagań technicznych.

Wdrażanie interoperacyjności jest procesem stopniowym, którego realizacja zaplanowana jest na wiele lat. Zapewnienie zgodności taboru i infrastruktury z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, co do zasady wymagane jest jedynie wtedy, gdy są one modernizowane lub odnawiane.

Na szczególną uwagę, w zakresie wdrażania interoperacyjności, zasługuje Europejski System Sterowania Ruchem Kolejowym (ERTMS), który ma zastąpić przeszło dwadzieścia systemów krajowych.

PODZIAŁ SYSTEMU KOLEI NA PODSYSTEMY STRUKTURALNE

W celu ułatwienia wdrażania interoperacyjności system kolei został podzielony na tzw. podsystemy:

1. strukturalne:

- infrastruktura
- energia
- sterowanie
- tabor

2. funkcjonalne:

- utrzymanie
- ruch kolejowy
- aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych

Ponadto w strukturze systemu kolejowego wyróżnia się:

- składniki interoperacyjności
- interfejsy stanowiące powiązania pomiędzy poszczególnymi podsystemami.

Zgodnie z ogólnym podejściem Unii Europejskiej, wyroby muszą spełniać określone dla nich wymagania zasadnicze. Podejście to stosowane jest również w kolejnictwie. Spełnienie wymagań zasadniczych przez wyroby kolejowe (w tym składniki interoperacyjności) oraz podsystemy, gwarantuje ich interoperacyjność. Prezes UTK jest organem nadzoru rynku zgodnie z ustawą o systemach oceny zgodności, co oznacza, że sprawuje on nadzór nad wyrobami kolejowymi i podsystemami dopuszczonymi już do eksploatacji.

