



Wnioski

sformułowane podczas XVI Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury w transporcie szynowym” INFRASZYN 2024, zorganizowanej pod patronatem Pana Dariusza Klimczaka – Ministra Infrastruktury przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Radomiu przy współudziale wyższych uczelni.

1. Należy dołożyć wszelkich starań w celu efektywnego zagospodarowania środków na utrzymanie oraz modernizację infrastruktury kolejowej.
2. Uczestnicy XVI Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej pt.: „Projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury w transporcie szynowym - INFRASZYN 2024” uzgodnili po dyskusji, że kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i spełnienia wymagań zgodnie z ustaleniami Unii Europejskiej jest włączenie systemów ETCS L1 LS (European Train Control System Leve 1 Limited Supervision) na wszystkich liniach drugorzędnych do Krajowego Planu Wdrożenia ETCS.

W uzasadnieniu sformułowanego powyżej wniosku uczestnicy dyskusji ustalili:

- Wdrożenie decyzji wynikającej z powyższego wniosku przyczyni się do znacznej redukcji zdarzeń typu SPAD oraz pozwoli na eliminację systemów klasy B.
 - Ponadto wdrożenie ETCS L1 LS w skali sieci kolejowej obniży koszty przewoźników oraz zmniejszy wydatki na uzupełnienie wyposażenia lokomotyw w dodatkowe moduły SHP.
 - Wdrożenie tego systemu na sieci kolejowej – linie drugorzędne pozwoli na:
 - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów (maksymalna eliminacja przypadków przejechania semaforów przy sygnale ”stój”);
 - obniżenie kosztów wyposażenia i eksploatacji pojazdów kolejowych z napędem poprzez brak konieczności instalowania dodatkowych modułów SHP na nowo produkowanym taborze, dostosowanym do eksploatacji w warunkach wybudowania na liniach ETCS.
3. Wraz z wdrożeniem ETCS L1 LS należy opracować szczegółowy plan wdrażania ERTMS w części pokładowej dla całości taboru, dla którego jest to ekonomicznie uzasadnione. Punktem wyjścia może być opracowana przez UTK „Analiza zapotrzebowania na pojazdy wyposażone w urządzenia pokładowe ERTMS na sieci bazowej TEN-T w roku 2030”.
 4. Wskazane jest zwiększenie środków na utrzymanie infrastruktury kolejowej, nawet kosztem zmniejszenia dofinansowania zakupów taboru do przewozów osób.
 5. W celu utrzymania trendu wzrostu przewozów intermodalnych (m.in. poprzez wzmocnienie roli przewozów w korytarzach transportowych) w opinii Instytutu Kolejnictwa wskazane jest podjęcie następujących działań:
 - a) Współfinansowanie rozwoju transportu intermodalnego w ramach KPO (Komponent „Zielona, inteligentna mobilność”) na lata 2021-207
 - b) Rozbudowa istniejących małych terminali intermodalnych wzdłuż głównych korytarzy kolejowych i w Polsce Wschodniej (w tym terminali granicznych)
 - c) Działania poprawiające warunki przewozu (likwidacja tzw. „wąskich gardeł”):
 - Krótkoterminowe: poprawa stanu nawierzchni kolejowej (zwiększenie dopuszczalnych nacisków na oś), odbudowa nieczynnych stacji/mijanek (poprawa zdolności przepustowej)
 - Długoterminowe: elektryfikacja odcinków linii kolejowych, wydłużenie długości użytecznej torów na stacjach, zwiększenie prędkości maksymalnej
 - d) Wsparcie zakupu nowoczesnego taboru do przewozów intermodalnych (wagoni i środki trakcyjne)