



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.4.2024

Warszawa, 07 lipca 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 2937 Posła na Sejm RP Pana Posła Kamila Wnuka wraz z grupą Posłów z dnia 10 czerwca br. w sprawie systemu POLSUW w polskim kolejnictwie, poniżej przedstawiam stosowne wyjaśnienia.

System POLSUW stanowi wersję rozwojową systemu przestawczego SUW 2000. System POLSUW w stosunku do poprzedniej wersji zawiera w sobie rozwiązania pozwalające na zmniejszenie kosztów produkcji oraz eksploatacji systemu przestawczego. System SUW 2000 testowany był w ruchu towarowym w relacjach pomiędzy Polską i Litwą oraz wykorzystywany w relacjach pasażerskich pomiędzy Polską i Ukrainą.

W związku z problemami technologicznymi podczas eksploatacji oraz kosztami eksploatacyjnymi rozwiązanie to nie zostało wdrożone na dużą skalę, a dla rozwiązań towarowych, poza przeprowadzonym pilotażem, w ogóle nie było wykorzystywane. Ruch realizowany wagonami pasażerskimi był prowadzony do roku 2016, kiedy to z braku możliwości przeprowadzenia napraw wagonów z systemem SUW 2000, został on wstrzymany.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że rozwiązanie systemu automatycznej zmiany rozstawu kół stanowi jedno z kilku rozwiązań technologicznych pozwalających na przemieszczanie pasażerów i towarów po różnej szerokości toru. W przypadku komunikacji pasażerskiej wykorzystuje się technikę wymiany wózków pod wagonami oraz skomunikowanie składów z szerokim rozstawem kół oraz taboru z rozstawem normalnym, na stacjach kolejowych w obrębie których znajdują się oba rodzaje układów torowych. W przypadku transportu towarowego, najczęściej realizowany jest przeładunek w terminalach (tzw. suche porty), a nieco rzadziej wykorzystuje się wymianę wózków pod wagonami. Dodatkowo spółka Grupa PKP, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., obsługuje linie szerokotorową pozwalającą na ruch pojazdów szerokotorowych (z rozstawem szyn 1520 mm) do terminali przeładunkowych w głębi kraju.

Grupa PKP od lat dostrzega potencjał systemów przestawczych, które stanowią komplementarne rozwiązanie dla wspomnianych powyżej technologii prowadzenia ruchu kolejowego po torach o różnej szerokości toru ponieważ potencjał przepustowości systemu przestawczego oparty jest na ilości posiadanej floty z rozwiązaniem technicznym, a w niewielkim stopniu infrastruktury w formie torowych stanowisk przestawczych.

Polskie Koleje Państwowe S.A. zakupiła prawa do własności intelektualnej na rozwiązanie POLSUW chronione patentem w celu zabezpieczenia dorobku projektu zapoczątkowanego przez PKP Przedsiębiorstwo Państwowe w roku 1992. Rozwiązanie POLSUW jest wynikiem doświadczeń i prac wykonanych m.in. w ramach projektu INTERGAUGE „*Interoperacyjność, bezpieczeństwo i pewność przewozów towarów kolejami o szerokości toru 1435 mm i 1520/1524 mm. Nowa technologia transportu ładunków łącznie z ładunkami niebezpiecznymi*”. Wyniki prac, między innymi również tego projektu, pozwoliły na opracowanie nowej konstrukcji, która znalazła się w pozyskanym przez Polskie Koleje Państwowe S.A. patencie.

Dodatkowo Polskie Koleje Państwowe S.A. zebrała prawa własności intelektualnej do zestawów kołowych z systemem SUW 2000 w celu przeciwdziałania rozproszeniu praw do własności intelektualnej systemu przestawczego SUW 2000 w zakresie taboru. Brak praw do własności intelektualnej systemu przestawczego SUW 2000 był jednym z ograniczeń uniemożliwiających przeprowadzenie prac utrzymaniowych posiadanych wagonów z systemem SUW 2000. Aktualnie trwające prace skupiają się na odbudowaniu potencjału technologiczno-produkcyjnego utraconego wraz z upadłością Poznańskich Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego S.A. (dalej: „ZNTK Poznań S.A.”), który był podmiotem produkcyjno-utrzymaniowym SUW 2000.

Niezależnie od powyższego spółki Grupy PKP tj. „PKP Intercity” S.A. i PKP CARGO S.A. analizują możliwości stosowania systemów przestawczych dla przewozów na torach o różnej szerokości toru. Równocześnie wprowadzone przez Komisję Europejską zmiany w dokumencie Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI) dotyczące szczegółowych wymagań technicznych i funkcjonalnych systemu kolejowego, uregulowały kwestię stosowania systemów przestawczych w Unii Europejskiej, co ułatwi ich zastosowanie na granicy polsko-litewskiej. Jednocześnie na granicy z Ukrainą oraz innymi krajami spoza Unii Europejskiej obowiązują ustalenia Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) i Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD) oraz ustalenia bilateralne.

Aktualnie inwestycje w systemy przestawcze wspierane są przez fundusz „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF), jednak wyłącznie w zakresie infrastruktury, a zatem mogą zostać wykorzystane wyłącznie do budowy torowych stanowisk przestawczych. Obecnie nie ma możliwości zakupu taboru wyposażonego w takie systemy. Jednocześnie wzrasta zainteresowanie potencjalnym wykorzystaniem systemów przestawczych dla transportu towarowego, co związane jest z wcześniejszym wzrostem transportu

towarów związanych z tzw. Jedwabnym Szlakiem, a dziś z wymianą towaru między innymi z Ukrainą.

Podsumowując, wdrożenie systemu POLSUW powiązane jest z pracami nad systemem SUW 2000. Dotychczasowe działania Polskich Kolei Państwowych S.A. pozwoliły na usunięcie głównej przeszkody, powstałej podczas realizacji projektu związanego z systemem SUW 2000, wynikającej z przekształcenia PKP Przedsiębiorstwo Państwowe czyli podziału praw własności intelektualnej między kilka podmiotów. Dalsze prace rozwojowe, po upadłości podmiotu produkcyjno-utrzymaniowego ZNTK Poznań S.A., związane są z odtworzeniem potencjału technologiczno-konstrukcyjnego dla rozwiązania systemu SUW 2000, co pozwoliłoby na wdrożenie innowacji zawartych w rozwiązaniu POLSUW.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

Do wiadomości:

– Pan Jakub Jaworowski, Minister Aktywów Państwowych.