

Andrzej Żurkowski

Problemy rozwoju kolei dużych prędkości na kongresie Eurailspeed 2005

W dniach 7–9 listopada 2005 r. odbył się w Mediolanie V Światowy Kongres Dużych Prędkości pod hasłem Duże Prędkości – podstawowy wkład kolei dla klientów i społeczeństw. Był on połączony tradycyjnie z wystawą taboru oraz targami, na których swoje stoiska miały zarówno firmy produkujące tabor i wyposażenie linii dużych prędkości, jak również przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury. Akcenty polskie na kongresie to dwa referaty wygłoszone w trakcie sesji merytorycznych oraz stoisko wystawione przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Kongres

Kongres w Mediolanie był już piątą tego typu imprezą, organizowaną przez UIC, tym razem przy współpracy CER (Europejskiej Wspólnoty Kolei), UNIFE (Związku Producentów Taboru), EIM (Europejskiego Stowarzyszenia Zarządców Infrastruktury) oraz wielu innych organizacji. Nowością było wyłonienie przez UIC w postępowaniu przetargowym holenderskiej firmy Europoint, która była odpowiedzialna za całość spraw organizacyjnych, jak również ryzyko związane z budżetem przedsięwzięcia. Oficjalny patronat nad kongresem objęła Komisja Europejska.

Kongres trwał trzy dni i wraz z towarzyszącymi mu targami zlokalizowany został w mediolańskim centrum kongresowo-wystawienniczym Fiera Milano (fot. 1). Uroczystego otwarcia 7 listopada 2005 r. dokonali Gabriele Albertini – mer Mediolanu oraz Roberto Formigoni – prezydent Regionu Lombardii. Specjalnym gościem kongresu był Norman Mineta – sekretarz ds. Transportu USA.

W sesji inauguracyjnej kongresu głos zabrało wiele ważnych osobistości. Dyrektor generalny FS Elio Catania mówił o modernizacji linii szybkiego ruchu Rzym – Neapol w kontekście obchodzonego właśnie stulecia kolei włoskich (1905–2005). Na rozwój infrastruktury kolejowej we Włoszech przeznaczono w ostatnim okresie 3 mld euro, a na najbliższe lata przewidziano dziesięciokrotnie wyższą sumę. Zakładając jednocześnie rozwój dużych prędkości w innych krajach Elio Catania zarysował piękną wizję Europy pokrytej siecią takich połączeń.

Zdaniem kolejnego mówcy, którym był dyrektor wykonawczy UIC Luc Aliadière, budowa szybkiej kolei jest odpowiedzią na potrzeby transportowe mieszkańców Europy i innych kontynentów. Komisja Europejska i Parlament przewidują rozwój takiej sieci we wszystkich krajach UE, zakładając jednocześnie wdrożenie interoperacyjności. UIC odgrywa rolę platformy wymiany doświadczeń oraz służy kolejom wsparciem w zakresie działań technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych.

Przewodniczący CER Aad Veenman omówił cele, jakie powinny zostać osiągnięte dzięki zastosowaniu szybkiej kolei. Mając na uwadze spełnienie oczekiwań mieszkańców Europy należy jednocześnie mieć na uwadze ekonomiczną efektywność pociągów dużych prędkości. Opracowywane obecnie specyfikacje interoperacyjności powinny w przyszłości wspomóc liberalizację rynku w skali międzynarodowej, a co za tym idzie – dzięki pojawieniu się czynnika konkurencyjności – prowadzić do stałej poprawy oferty dla podróżnych.

Wśród kolejnych mówców byli między innymi przedstawiciele EIM, UNIFE, Bombardiera oraz włoskiego stowarzyszenia producentów Confindustria. Za szczególnie ciekawe uznać należy wystąpienie ministra infrastruktury i transportu Republiki Włoskiej

Poniedziałek, 7 listopada 2005 r. uroczyste otwarcie kongresu *Eurailspeed 2005*

Otwarta sesja plenarna *Osiągnięcia i perspektywy dużych prędkości w przekroju całego świata*

Okragły stół 1 (koleje) *Budowa linii dużych prędkości przynosi społeczeństwom duże korzyści. Jak je uwzględnić przygotowując finansowanie inwestycji?*

A.1. Rynek i marketing dużych prędkości

B.1. Interoperacyjność jako klucz do europejskiej polityki transportowej

C.1. Europa – stała ekspansja

Wtorek, 8 listopada 2005 r.

A.2. Zarządzanie prędkimi przewozami

B.2. Rozwiązania techniczne – interoperacyjność jako wyzwanie techniczne o wymiarze europejskim i światowym

C.2. Japonia – historia sukcesu: duże prędkości w Japonii

Okragły stół 2 (przemysł) *Producenci na rzecz prędkiej kolei – dostawcy czy partnerzy?*

A.3. Przygotowywanie przewozów z dużymi prędkościami następnej generacji

D.1. Rozwiązania inżynierskie w zakresie infrastruktury. Wybory techniczne dla infrastruktury dużych prędkości
D.5. Technologia jako podstawowy, ale nie jedyny, czynnik sukcesu dużych prędkości

C.3. Duże prędkości w USA i Korei

D.2. Wybór modelu eksploatacyjnego dla dużych prędkości

D.3. Technologia taborowa – przyszłościowe składy dużych prędkości

C.4. Planowanie sieci dużych prędkości w Rosji, Indiach, Chinach, Austrii, Polsce, Australii, Arabii Saudyjskiej, Iranie, Południowej Afryce, Brazylii oraz w innych krajach

Środa, 9 listopada 2005 r.

E.1. Pociągi dużych prędkości czy technologia maglew (pojazdy na poduszkach magnetycznych)?

D.4. Technologia taborowa – optymalizacja eksploatacji i utrzymania

F.1. Duże prędkości transportem przyjaznym środowisku

Okragły stół 3 (kolej i przemysł) *Przyszłość dużych prędkości – Doświadczenia eksploatacyjne – Nowe trendy rozwojowe*

Zakończenie Kongresu

Pietro Lunardiego, który wiele uwagi poświęcił europejskim korytarzom transportowym oraz wskazał na potrzebę ich równoczesnego wykorzystywania do szybkich przewozów pasażerskich oraz ładunków. Przedstawił także wizję rozwoju szybkich kolei we Włoszech i w całej Europie.

Wiele ważnych wątków znalazło się w rozbudowanym wystąpieniu odpowiedzialnego za transport wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej Jacquesa Barrota (fot. 1). W ostatnich dziesięciu latach odnotowujemy w Europie dynamiczny rozwój rynku transportowego. Niestety udział w nim transportu kolejowego (w przewozach ładunków) wynosi niewiele ponad 16%, przy 72% udziale transportu drogowego. Odrodzenie kolei powinno pozwolić na zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych (rocznie 50 tys. zabitych w krajach 25-tki), obniżyć koszty będące pochodną kongestii i zanieczyszczenia środowiska. Działania podjęte w tym zakresie przez Parlament Europejski, w szczególności europejska polityka transportowa przedstawiona w opublikowanej w 2001 r. Białej Księdze, to Pierwszy i Drugi Pakiet kolejowy, dotyczące głównie przewozu ładunków, bezpieczeństwa przewozu oraz wdrażania interoperacyjności. Działania te ukierunkowane są na liberalizację rynku, przy zapewnieniu sprawiedliwych warunków konkurencji.

Wyzwania, jakie stoją przed kolejowym sektorem pasażerskim, to przede wszystkim rozwój przewozów dalekobieżnych, w szczególności poza liniami szybkiego ruchu, gdzie nie są one zadowalające. Przyczynkiem do osłabienia kolei w tym względzie okazały się tanie linie lotnicze, co niestety doprowadziło między innymi do likwidacji wielu międzynarodowych połączeń nocnych. Propozycja Trzeciego Pakietu kolejowego obejmuje środki zaradcze, jakimi są przejrzyste prawa wolnego dostępu do infrastruktury w przewozach międzynarodowych oraz w przewozach objętych służbą publiczną. Działania legislacyjne powinny zatem ułatwić działanie operatorów prywatnych, co w efekcie podwyższy jakość i poprawi efektywność kolei.

W zakresie inwestycyjnym Komisja Europejska zakłada skoncentrowanie środków do 2020 r. na ok. 30 głównych projektach międzynarodowych. Szczególne znaczenie przyznaje się wdrożeniu w skali międzynarodowej systemu ERTMS, który od strony projektowej przygotowywany jest od 1990 r. i obecnie jest już dojrzały technicznie. O tym jak ważne jest to zadanie może świadczyć przykład sieci Thalys, gdzie kursujące składki muszą być wyposażone w urządzenia umożliwiające współpracę z siedmioma różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym.

Zadaniem na przyszłość w zakresie polityki transportowej w Europie jest zatem utworzenie dobrze zintegrowanej przestrzeni rynkowej dla kolei w celu odzyskania przez nią miejsca straconego na rzecz transportu drogowego.

Wystąpienie J. Barrota zakończyło sesję inauguracyjną. Następnie odbyła się otwarta sesja plenarna, wprowadzająca w tematykę kongresu. Sesję tę zatytułowano *Osiągnięcia i perspektywy dużych prędkości w przekroju całego świata*. Pierwszym mówcą był Chul Lee, prezydent Kolei Koreańskich, który mówił o rozwijającym projekcie pociągu dużych prędkości HSR350X. Operatorem przewozów w tym kraju jest spółka KORAIL, a zarządcą infrastruktury KR (Korea Rail Network Authority). Korea była zresztą aktywnym uczestnikiem kongresu i wystawy, prezentując także ciekawe stoisko. Problematyce szybkiej kolei w USA i Korei poświęcona została odrębna sesja (C.3).



Fot. 1. Wystąpienie odpowiedzialnego za transport wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej Jacquesa Barrota

O sytuacji na kolejach rosyjskich mówi Władimir Morozov, pierwszy zastępca prezydenta RZD. Przewozy na kolejach rosyjskich są imponujące – 4 mln podróży na dobę. Na całej sieci prowadzony jest mieszany ruch pociągów. Przewozy towarowe są dochodowe. Obecnie prowadzona jest modernizacja linii Sankt Petersburg – Moskwa, którą podzielono na dwa etapy: 2006 r. oraz lata 2007–2008. Po ukończeniu drugiego etapu prędkości drogowe wyniosą odpowiednio 200 km/h na 362 km linii oraz 250 km/h na 218 km. Z mniejszymi prędkościami składki poruszać się będą na 66 km odcinków linii w obszarach aglomeracji. Do obsługi przewozów przewiduje się zakupy jedno- i dwusystemowych składków (Moskwa – Helsinki) na 250 km/h oraz składków do ruchu regionalnego na 160 km/h. Formuła zakupów przewiduje także PPP. W. Morozov zgłosił, że RZD zamierza zainteresować zachodnich producentów taboru.

Kolejnym mówcą był Louis Gallois, prezydent SNCF. Francuzi uznają pociągi dużych prędkości za ważny element scalający Europę. W latach 2005–2020 na kontynencie przewiduje się potrojenie obecnej długości linii szybkiego ruchu. W skrócie można powiedzieć, że w układzie modalnym kolej–samolot szybkie pociągi przejmują 100% rynku przy przejazdach do 2 godz., 60–70% przy przejazdach do 3 godz. i połowę rynku przy 4 godz. jazdy. Wprowadzenie dużych prędkości zwiększyło przewozy w relacji Paryż – Marsylia trzykrotnie, Madryt – Sewilla 2,8 razy, a Paryż – Bruksela 2,2 razy. Zwrócił także uwagę na funkcjonujące w Europie 17 różnych systemów sterowania ruchem pociągów. Obecnie wspólny system – ERTMS – nie jest już problemem technicznym, ale ekonomicznym i dlatego szczególnie ważne jest wspólne finansowanie jego wdrażania. SNCF oraz DB AG wspólnie testują ten system na nowej linii tzw. wschodnioeuropejskiej (Paryż – Strasburg).

Odnosząc się do zasad funkcjonowania operatorów dużych prędkości uznał, że dotychczasowe systemy ograniczone do poszczególnych krajów uznać trzeba za przeszłość. Już obecnie istnieje możliwość tworzenia międzynarodowych ugrupowań na zasadzie joint-ventures, przyszłość natomiast należeć będzie do operatorów funkcjonujących w skali całej Europy. Przeszkodą jest tu niewątpliwie brak wspólnych europejskich zasad kształtowania ceny dostępu do infrastruktury. Przykładem obecnych trudności, na jakie napotykać operatorzy, może być połączenie Paryż – Barcelona, gdzie „po drodze” występują trzy różne typy kalkulacji.



Fot. 2. W sesji C.4 wystąpił Zbigniew Szafrąński, członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA

Louis Gallois, w imieniu SNCF, zgłosił oficjalnie projekt powołania w Europie aliansów pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami, na wzór rozwiązań zastosowanych w lotnictwie.

Po przerwie odbyła się pierwsza sesja okrągłego stołu, na temat korzyści wynikających z dużych prędkości dla społeczeństw tych krajów, które dysponują siecią takich połączeń. Ogółem zorganizowano trzy takie dyskusje: kolejne zostały poświęcone roli producentów na rzecz szybkiej kolei oraz wnioskowi płynącemu z 40 lat stosowania technologii szybkich przewozów.

Natomiast po południu rozpoczęły się obrady w panelach oznaczonych A, B i C. Biorąc pod uwagę dużą liczbę tych posiedzeń, a także zwiedzanie dwu ekspozycji i targów, uczestnicy kongresu, w tym niżej podpisany, mieli ograniczone możliwości brania udziału w obradach. Po uzyskaniu z UIC stosownej dokumentacji, w kolejnych wydaniach miesięcznika **tts** problematyka ta będzie sukcesywnie opisywana.

W trakcie całego kongresu zorganizowano ogółem 15 sesji (paneli) na tematy szczegółowe. Akcenty polskie pojawiły się za sprawą dwu wystąpień. W sesji C.4 Zbigniew Szafrąński, członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA (fot. 2) przedstawił per-

spektywy modernizacji obecnych linii oraz budowy linii szybkiego ruchu w Polsce w ciągu najbliższych lat. Natomiast autor artykułu, reprezentujący Forum Pasażerskie UIC, na sesji C.1 przedstawił studium, zrealizowane w Grupie Roboczej Wschód – Zachód *Zastosowanie dużych prędkości w krajach Europy Centralnej i Wschodniej*.

Targi i wystawy taboru

Zgodnie z dotychczasową tradycją kongresowi odbywającemu się w sali obrad plenarnych i w salach seminaryjnych towarzyszyły targi. Wśród blisko 100 wystawców znalazły się stoiska renomowanych producentów taboru, takich jak Alstom, Bombardier, CAF oraz Siemens, ale także bardzo licznych przedstawicieli przemysłu pracującego na rzecz szybkiej kolei, producentów podzespołów do taboru, urządzeń sterowania ruchem, energetyki oraz wyposażenia infrastruktury. Swoje stoiska mieli także przedstawiciele kolei eksploatujących szybkie połączenia i zarządcy infrastruktury. Reprezentowane były także stoiska firm konsultingowych, organizacji międzynarodowych oraz wydawców czasopism o tematyce kolejowej. Wybrane stoiska przedstawione zostają na zdjęciach.

Stoisko PKP PLK SA sąsiadowało ze stoiskiem RFF i było licznie odwiedzane. Na podkreślenie zasługuje fakt, że jako PKP byliśmy jedynymi reprezentantami na targach kolei z Europy Centralnej i Wschodniej.

Wystawa taboru zorganizowana została na dworcu Garibaldi, na który uczestników kongresu dowożono specjalnymi autokarami. Zaprezentowano na niej:

- TGV East Europe – skład produkcji Alstom z lat 1992–1994, obecnie przebudowywany, z przeznaczeniem do obsługi z prędkością 320 km/h połączeń z Paryża do Strasburga oraz wielu miast w Niemczech (Frankfurt, Stuttgart), Szwajcarii (Bazylea) i Luksemburga (fot. 3);

- ETR 500 – obecnie 60 składów tej serii produkcji konsorcjum TREVI jest przystosowywanych do kursowania z prędkością 300 km/h po sieci szybkich linii kolei włoskich; autorem nowego wyglądu zewnętrznego i wewnętrznego jest Giugiaro Design; po zakończeniu testów w grudniu 2005 r. składy wejdą do eksploatacji w relacjach Florencja – Rzym – Neapol (grudzień 2005 r.) oraz Turyn – Mediolan (luty 2006 r.) – fot. 4;

- S 103 – nowy skład produkcji Siemens dla hiszpańskich połączeń AVE, inspirowany modelem ICE 3, z zastosowaniem najnowocześniejszej technologii i przystosowany do prędkości 350 km/h; rozmieszczenie urządzeń trakcyjnych na całej długości składu umożliwi dostęp pasażerów (podróżujących w przylegającym przedziale konferencyjnym) do „transparentnej” kabiny maszynisty; obecnie pierwsze egzemplarze są testowane przed oddaniem do eksploatacji, planowanym na 2006 r. (fot. 5);

- S 120 – dwusystemowy (3 kV i 25 kV) skład produkcji CAF, będący pierwszą konstrukcją pociągu zespołowego przeznaczanego do kursowania po różnych szerokościach toru (1435/1668 mm), użytkowanego przez koleje hiszpańskie RENFE Operadora (Grandes Lineas); system automatycznej zmiany szerokości toru bazuje na wózkach BRAVA i wymaga zastosowania specjalnej instalacji, po której skład przejeżdża 10–20 km/h.

Na wystawie pokazano ponadto włoski skład pomiarowy Archimede, wykorzystywany przez zarządcę infrastruktury RFI Rete Ferroviaria Italiana do mierzenia 119 parametrów toru. Pomiar dokonywany jest przy przejeździe składu z prędkością 200 km/h.



Fot. 3. TGV East Europe – skład produkcji Alstom z lat 1992–1994, obecnie przebudowywany z przeznaczeniem do obsługi z prędkością 320 km/h połączeń z Paryża do Strasburga oraz wielu miast w Niemczech (Frankfurt, Stuttgart), Szwajcarii (Bazylea) i Luksemburga



Fot. 4. Włoski pociąg ETR 500



Fot. 5. S 103 – nowy skład produkcji Siemens dla hiszpańskich połączeń AVE

Zademonstrowano również dwa nowoczesne składy: Minuetto (prod. Alstom) oraz Vivalto (prod. Konsorcjum CORIFER) do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych, dostosowane do prędkości 160 km/h.

Równoległe z wystawą taboru, zorganizowaną w ramach Eurailspeed 2005, firma Alstom we współpracy z Kolejami Włoskimi FS zaprezentowała makietę składu PENDOLINO. Na placu przed Katedrą (Duomo) w centrum Mediolanu stanął ogromny namiot w kolorze stalowym, przed którym przez cały dzień ustawiała się kilkudziesięciuosobowa kolejka chętnych do oglądania składu (informacje o pociągu także s. II tego numeru *tts*). Pokaz był bezpłatny i obejmował krótką informację (po włosku) o prezentowanym rozwiązaniu oraz wizytę w środku makiety. Jak wynika z dystrybuowanych materiałów, firma Alstom przywiązuje bardzo dużą wagę do rozwoju techniki wychylnego nadwozia, tym razem proponując zastosowanie systemu o nazwie TILTRONIX. Dotychczasowe osiągnięcia w tym zakresie (wymieniano Niemcy, Finlandię, Szwajcarię, Czechy, Portugalię, Hiszpanię, Słowenię i W. Brytanię) uznano za obiecujące. Prezentowany skład miałby prędkość maksymalną 250 km/h oraz wyposażenie odpowiadające najnowszym standardom w zakresie wygody podróżowania.

Podsumowanie Kongresu

W Kongresie Eurailspeed 2005 w Mediolanie wzięło udział ogółem około 1200 delegatów. Stoiska targowe odwiedziło około 5000 osób. Uroczysty wieczór dla gości kongresu zorganizowano w mediolańskiej operze – La Scali. W programie wieczornego koncertu włoskich filharmoników pod batutą Arlida Remmerteita znalazły się utwory Felixa Mendelssoona-Bartholdy'ego, Franza Josefa Haydna oraz Ludwiga van Beethovena. Gospodarzem koncertu były koleje włoskie FS.

W dzień po zakończeniu kongresu dla zainteresowanych zorganizowano zwiedzanie trzech obiektów:

- 1) zaplecze techniczne ETR 500 w Vicenza, gdzie zapoznano się z utrzymaniem taboru dużych prędkości;
- 2) Centrum Sterowania Ruchem w Mestre;



Fot. 6. Uroczystość zakończenia kongresu odbyła się 9 listopada 2005 r., a w ramach wystąpień końcowych podsumowanie przedstawił dyrektor wykonawczy UIC Luc Aliadière

3) budowa nowego mostu w pobliżu Piacenzy na rzece Po (linia dużych prędkości Mediolan – Bolonia), po którym możliwy będzie przejazd z prędkością 300 km/h i więcej.

Uroczystość zakończenia kongresu odbyła się 9 listopada 2005 r., a w ramach wystąpień końcowych podsumowanie przedstawił dyrektor wykonawczy UIC Luc Aliadière (fot. 6). Kolejny kongres dużych prędkości zorganizowany zostanie zgodnie z tradycją za trzy lata, a jednym z potencjalnych organizatorów jest Strasburg.

□

Autor

Andrzej Żurkowski

Pełnomocnik Zarządu PKP SA ds. Kontaktów Międzynarodowych
Wiceprzewodniczący Forum Pasażerskiego UIC