

Andrzej Żurkowski

# UIC HIGHSPEED 2008

## VI Światowy Kongres Dużych Prędkości

**W dniach 17–19 marca 2008 r. obradował w Amsterdamie kolejny, VI Światowy Kongres Dużych Prędkości, zorganizowany przez UIC, przy współpracy CER, EIM oraz UNIFE. Współorganizatorami byli ponadto NS Hispeed Train (Holenderskie Szybkie Koleje), NS (Koleje Holenderskie) oraz ProRail (zarządca infrastruktury w Holandii). Kongres objął swoim patronatem p. Jacques Barrot, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej.**

Uroczyste otwarcie kongresu stało się okazją do kilku bardzo interesujących wystąpień. Oficjalnymi jego uczestnikami byli: J. Cohen, mer Amsterdamu, C. Eurlings – minister transportu Holandii, J. Engelhardt – podsekretarz stanu w polskim Ministerstwie Infrastruktury, K. Ghellab – minister transportu Maroka, L. Chunfang – wiceminister kolei Chin, V. Morozov – pierwszy wiceprezydent Kolei Rosyjskich (RŽD), J. Serra – gubernator stanu Sao Paulo w Brazylii.

Witając uczestników kongresu Luc Aliadiere, dyrektor wykonawczy UIC stwierdził, że szybka kolej jest dobrą propozycją dla rosnącej mobilności oraz przyszłych potrzeb społeczeństw. Jako system transportowy demonstruje zdolność adaptowania się do zróżnicowanych warunków demograficznych i geograficznych na całym świecie. Jednocześnie niezależnie od skali w jakiej jest tworzony: regionalnej, narodowej czy międzynarodowej stanowi wygodne narzędzie rozwoju i integracji obywateli.



Minister J. Engelhardt na uroczystej sesji plenarnej otwierającej Kongres prezentuje zamierzenia polskiego rządu w zakresie budowy szybkiej kolei

Kolejny mówca Aad Veenman, dyrektor generalny Kolei Holenderskich (NS), a jednocześnie obecny przewodniczący Wspólnoty Kolei Europejskich (CER) wyraził nadzieję, że szybka kolej w Europie Zachodniej osiągnęła już dojrzałość, a obecnie ważnym wyzwaniem staje się włączenie do tego systemu także krajów Europy Centralnej i Wschodniej. W tym kontekście za szczególnie interesujące należy uznać inicjatywy Polski i Czech idące w kierunku budowy pierwszych linii szybkiego ruchu i w nieodległej perspektywie powiązania sąsiadujących stolic.

Następnie wystąpił Bert Klerk – prezes ProRail, a jednocześnie przewodniczący Europejskiego Stowarzyszenia Zarządców Infrastruktury (EIM). Koleje w Holandii są w fazie intensywnego rozwoju. Jednym z podstawowych kierunków jest budowa linii szybkiego ruchu. Zalety takich rozwiązań są bezsporne. Na przykładzie Holandii, jako kraju będącego w centrum połączeń międzynarodowych, widać szczególnie jak ważne jest wdrażanie wspólnych europejskich rozwiązań technicznych, takich jak ERTMS.

Gościem specjalnym kongresu był wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej p. Jacques Barrot, który skierował do uczestników specjalne wystąpienie poświęcone polityce transportowej Unii Europejskiej oraz najnowszym wydarzeniom w tym zakresie. Powitał z radością znaczący postęp na drodze rozwoju transeuropejskiej sieci dużych prędkości, stanowiącej kluczowy element rozwoju społecznego i gospodarczego Kontynentu. Jest to konkretna odpowiedź na takie wyzwania współczesności, jak globalne ocieplenie, czy emisja CO<sub>2</sub>. Podkreślił wysiłki Unii Europejskiej w zakresie funduszy kierowanych obecnie na 30 głównych projektów transportowych, w tym 22 dotyczących połączeń kolejowych oraz 7 dużych prędkości. Za szczególnie istotne uznał wdrażanie unijnych dyrektyw (tzw. „pakiet kolejowy”), ERTMS oraz tworzenie systemu szybkiego przewozu ładunków w wymiarze europejskim.

W imieniu przemysłu wystąpił p. André Navarri, prezydent Europejskiego Stowarzyszenia Producentów na rzecz Kolei (UNIFE). Podkreślił nadmierną fiskalizację całego sektora, sprowadzającą się do płacenia podatków VAT tak przez pasażerów, jak i operatorów przewozów itd. W efekcie zmniejsza to rentowność całego systemu, tak bardzo korzystnego dla całej Europy. Inwestowanie w szybka kolej uznał za jeden z zasadniczych czynników pogłębiania spójności ekonomicznej państw UE-25 oraz dźwignię rozwoju gospodarczego całej Unii.

Polskie akcenty na kongresie, to przede wszystkim wystąpienie pana prof. Juliusza Engelhardta, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, w sesji inauguracyjnej, a także udział p. Andrzeja Wacha, prezesa Zarządu PKP S.A. i p. Zbigniewa Szafrańskiego, przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP PLK S.A. w jednym z paneli dyskusyjnych oraz autora artykułu w sesji merytorycznej.

Minister Engelhardt szeroko omówił plany polskiego rządu w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury kolejowej, kon-

centrując się zwłaszcza na perspektywie rozpoczęcia budowy linii szybkiego ruchu. Szczególnie istotne jest, że wyraźnie została ona zarysowana w parlamentarnym *exposé* premiera Donalda Tuska.

Pierwsza linia szybkiego ruchu, nazwana roboczo Y, pozwoli powiązać centrum kraju z dynamicznymi gospodarczo obszarami Dolnego Śląska, Wielkopolski i Pomorza Zachodniego. Umożliwi także włączenie Polski w system szybkiej kolei europejskiej. Dzięki przewidzianym łącznicom z istniejącymi już liniami CMK oraz modernizowaną obecnie linią Warszawa – Gdańsk powstanie sieć szybkich połączeń obejmująca największe miasta w kraju. Przewidziane w bieżącej perspektywie budżetowej środki w wysokości 80 mln zł powinny pozwolić zarówno na przygotowanie kompleksowej dokumentacji projektowej linii Y, jak też umożliwić rozpoczęcie procesu wykupu gruntów. Wystąpienie ministra spotkało się z dużym zainteresowaniem z uwagi na fakt, że Polska reprezentowana była przez członka rządu, co potwierdza zamiar podjęcia projektu w najbliższym czasie.

Prezes Zarządu PKP S.A. p. Andrzej Wach wystąpił w sesji 3.A. Jego wystąpienie poświęcone było szczegółom planowania linii Y oraz spodziewanym efektom w sieci transportowej. Do 2030 r. linie szybkiego ruchu powinny osiągnąć długość 700 km, a kolejne 3700 km będzie dostosowane do prędkości 160 km/h. W relacjach między miastami połączonymi linią Y obecne udziały w rynku przewozów kolei (38%) oraz samochodów prywatnych (32%) zmienią się radykalnie na rzecz kolei (odpowiednio 51 i 25%). Z uwagi na swoją długość relacje z Warszawy do Poznania i Wrocławia wpisują się w strefę największej kompetencyjności szybkiej kolei.

Autor artykułu wystąpił w sesji 5.B z referatem na temat zagadnień przewozowych dotyczących korytarza Warszawa – Wrocław, w którym obecnie funkcjonuje kilku przewoźników kolejowych, drogowych i lotniczych. Odwołując się do metod stosowanych w obszarze modelowania transportu przedstawił model matematyczny wiążący preferencje podróżnych z ofertą przewoźników i wynikające stąd konsekwencje w rozłożeniu potoków w rozpatrywanym korytarzu. Nawiązał także do prognoz przewozowych opracowanych dla projektowanej linii Y.

W kongresie wzięło udział 1300 uczestników z 44 krajów, w tym 220 spikerów oraz 190 dziennikarzy. Kongresowi tradycyjnie towarzyszyły targi, które tym razem zgromadziły 90 wystawców, reprezentujących wszystkie największe przedsiębiorstwa produkujące na rzecz szybkiej kolei, a także przewoźników, zarządców infrastruktury, firmy budowlane, projektowe, konsultingowe, wydawców periodyków branży kolejowej i innych.

W tym roku zrezygnowano z wystawy taboru, na której w ubiegłych latach prezentowano składy dużych prędkości (poprzednie Kongresy Dużych Prędkości: Bruksela 1992 r., Lille 1995 r., Berlin 1998 r., Madryt 2002 r., Mediolan 2005 r.). Na targach swoje stoisko miała spółka PKP PLK S.A. oraz wydawnictwo *Railway Market*, jeden z partnerów medialnych imprezy.

Nowością był natomiast udział grupy 30 studentów z różnych krajów, którzy przysłuchiwali się obradom, a jednocześnie wzięli udział w specjalnie przygotowanym dla nich konkursie literackim na temat perspektywicznych systemów szybkiej kolei. Konkurs ten przygotowywany był już na kilkanaście miesięcy przed rozpoczęciem kongresu.

Organizatorzy za pośrednictwem kolei zrzeszonych w UIC zwrócili się z ofertą do studentów wyższych uczelni technicznych



Główni organizatorzy Kongresu: I. Barron (UIC) oraz M. Leboeuf (SNCF)



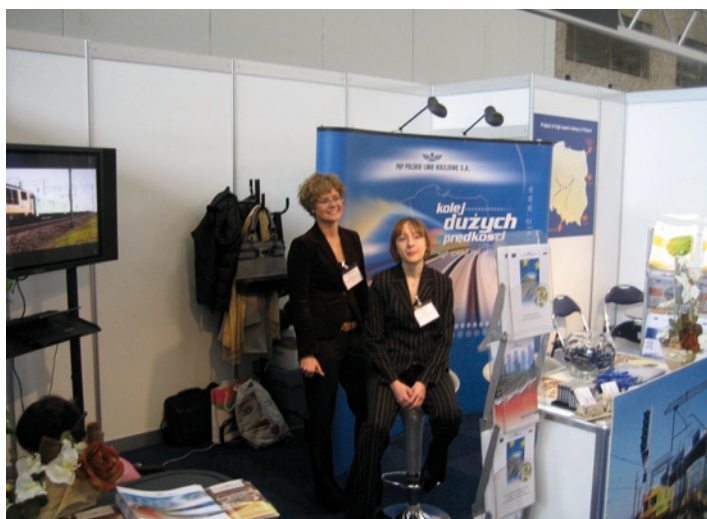
Minister J. Engelhardt z uczestnikami plenarnego panelu dyskusyjnego



Prezes PKP S.A. A. Wach przedstawia plany inwestycyjne polskich kolei

i ekonomicznych. Należy tylko żałować, że pomimo starań PKP PLK oraz CNTK nie udało się zachęcić polskich studentów do udziału w konkursie.

Kongres przygotowany został przez Komitet Organizacyjny, kierowany przez p. Wima Oosterwijka z NS oraz Komitet Naukowy, którego szefem był p. Michel Leboeuf, dyrektor Departamen-



Stoisko PKP PLK S.A. na wystawie towarzyszącej Kongresowi



Model pociągu produkcji AnsaldoBreda do obsługi linii HSL-Zuid z prędkością 250 km/h



Makieta nowego elektrycznego zespołu trakcyjnego ALSTOM

tu Rozwoju SNCF. Do zorganizowania imprezy wydatnie przyczynił się także p. Ignacio Barrón de Angoiti, dyrektor Departamentu Dużych Prędkości UIC. Biorąc udział w pracach Komitetu Sterującego HS UIC miałem okazję śledzić te przygotowania. Niewątpliwie głównymi autorami tego wydarzenia byli panowie Barrón i Leboeuf, pierwszy od strony organizacyjnej, drugi zaś – merytorycznej, związanej z zaplanowaniem scenariusza całej konferencji i przygotowaniem tematyki poszczególnych sesji.

Obrazy kongresu zostały zaplanowane w ten sposób, że sesje plenarne przeplatały się z sesjami tematycznymi, prowadzonymi równolegle. Dla zorientowania się w tematyce rozpatrywanej na kongresie zestawienie poszczególnych sesji przedstawiono w tabeli.

Organizatorzy zadbali o staranną oprawę kongresu. Sesje plenarne, prowadzone w ogromnej sali kongresowej centrum wystawienniczego Amsterdam RAI, były tłumaczone na osiem języków, natomiast sesje tematyczne – na trzy. Spikerzy zobowiązani byli do nadsyłania prezentacji w nieprzekraczalnym terminie, który upłynął na dwa miesiące przed rozpoczęciem kongresu. Dzięki temu możliwe było staranne przygotowanie całościowego skryptu, zawierającego sylwetki spikerów, jak również skróty ich wystąpień. Warto podkreślić, że spikerzy zatwierdzeni przez Komitet Naukowy otrzymali obligatoryjny szablon prezentacji, dzięki czemu wszystkie wystąpienia miały podobną formę i zunifikowany styl.

Trudno jest oczywiście zrelekcjonować przebieg choćby części sesji merytorycznych. Zawartość nadanych prezentacji znajduje się na stronie internetowej [www.uic-highspeed2008.com](http://www.uic-highspeed2008.com). Niestety część informacji dostępna jest tylko dla uczestników Kongresu posiadających odpowiedni kod.

Klamrą spinającą Kongres były dwa krótkie filmy: uroczyste otwarcie poprzedziła impresja na temat światowych osiągnięć w zakresie szybkiej kolei, natomiast sesję zamknięcia – film obrazujący przebieg wydarzenia widzianego z perspektywy uczestniczących studentów (oba dostępne są na wskazanej stronie internetowej).

Oficjalną sesję zamykającą kongres prowadził p. Vipin Sharma, zastępca dyrektora wykonawczego UIC. Podsumowując trzydniowe obrady przedstawił podstawowe wnioski i spostrzeżenia dotyczące dalszego rozwoju szybkiej kolei. Najważniejsze konkluzje, skierowane do różnych adresatów były następujące.

#### 1. Szybka kolej:

- jest najlepszą odpowiedzią na wyzwania związane z rosnącymi potrzebami w zakresie mobilności społeczeństw, takie jak: zmiany klimatyczne, ochrona środowiska, zużycie energii, bezpieczeństwo osobiste i komunikacyjne itp.;
- przyczynia się i wspomaga procesy urbanizacji i rozwoju ekonomicznego;
- planowana i budowana jest we wszystkich częściach świata (np. Chiny, Rosja, USA, Brazylia, Argentyna, Arabia Saudyjska, Maroko).

#### 2. W związku z tym celowe jest skierowanie do polityków przestania, dotyczącego w szczególności:

- stwarzania równych warunków konkurencyjności środków transportu: podatki, internalizacja kosztów zewnętrznych itp.;
- uwzględniania w planach inwestycyjnych infrastruktury o dużej wydajności (ERTMS);
- intensyfikacji inwestycji w infrastrukturę publiczną o długich terminach zwrotu;

## Program Kongresu Dużych Szybkości

### UIC HIGHSPEED 2008 World Congress

#### 17 marca (poniedziałek)

9.30 – 10.30 Ceremonia otwarcia Kongresu z udziałem J. Barrot, wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej oraz J. Cohena, mera Amsterdamu

**Sesja plenarna** 10.40 – 12.30 **I Okrągły stół**  
*Co nowego wydarzyło się od poprzedniego Kongresu w Mediolanie?* Wprowadzenie p. M. Leboeuf (SNCF/UIC), moderator red. Ph. Freriks (TV Holenderska)

Sesje tematyczne	Temat 1 Szybka kolej i społeczeństwo	Temat 2 Szybka kolej w praktyce	Temat 3 Od pojedynczych linii do sieci połączeń	Temat 4 Strategiczne zagadnienia szybkiej kolei	Temat 5 Sprostanie oczekiwaniom klientów	Temat 6 Innowacje technologiczne
14.30 – 16.00	Sesja 1.A Wpływ oczekiwanych osiągnięć w zakresie środowiska, zasobów i bezpieczeństwa na szybką kolej			Sesja 4.D Finansowanie publiczno-prywatne i podział ryzyka	Sesja 5.C Dworce kolejowe w łańcuchu transportowym	Sesja 6.C Osiągnięcia techniczne w infrastrukturze
16.30 – 18.00		Sesja 2.A Podejmowanie projektów szybkiej kolei		Sesja 4.C Konkurencja i dostęp do infrastruktury	Sesja 5.D Dworce dla szybkiej kolei	Sesja 6.E Innowacje oraz interfejsy między taborem a infrastrukturą

#### 18 marca (wtorek)

**Sesja plenarna** 9.30 – 10.30 **II Okrągły stół**  
*Co wydarzy się do roku 2046?* Prowadzenie p. M. Clausecker (UNIFE), moderator N. Campbell (W. Brytania)

11.00 – 12.00	Sesja 1.C Szybka kolej a rozwój regionalny	Sesja 2.B Projekty w trakcie realizacji	Sesja 3.A Od pojedynczych linii do sieci połączeń			Sesja 6.F Osiągnięcia techniczne kolei magnetycznej
14.30 – 16.00		Sesja 2.C Najnowsze osiągnięcia w Europie	Sesja 3.B ETCS	Sesja 4.A Prędkość optymalna		Sesja 6.B Osiągnięcia techniczne w zakresie taboru
16.30 – 18.00		Sesja 3.A Szybkie koleje poza Europą		Sesja 4.B Linie szybkiego ruchu do różnych rodzajów przewozów	Sesja 5.A Szybka kolej a styl życia	Sesja 6.D Osiągnięcia techniczne w nawierzchni kolejowej

#### 19 marca (środa)

9.00 – 10.30 Sesja 1.B Konkurencja a komplementarność między środkami transportu

Sesja 3.C Różnorodność standardów i technologii w jednolitej sieci szybkich połączeń

Sesja 5.B Skąd przychodzi wartość dodana?

Sesja 6.A Produkcja taboru dla szybkiej kolei

**Sesja końcowa** 11.00 – 12.00  
Ceremonia zakończenia Kongresu z udziałem p. Vipina Sharmy (UIC)  
- panel studentów, którzy uczestniczyli w konkursie literackim  
- wręczenie nagród  
- wnioski końcowe z Kongresu  
Zaproszenie na następny kongres

Godziny popołudniowe Wizyty techniczne:  
- wkomponowanie linii szybkiego ruchu w krajobraz Holandii (wycieczka rowerami)  
- konstrukcja i architektura mostu „Hollandsch Diep” (wycieczka statkiem)  
- stacja kolejowa w Rotterdamie oraz centrum sterowania ruchem szybkich pociągów (wycieczka piesza)  
- centrum kontroli lotów Amsterdam Schiphol Airport

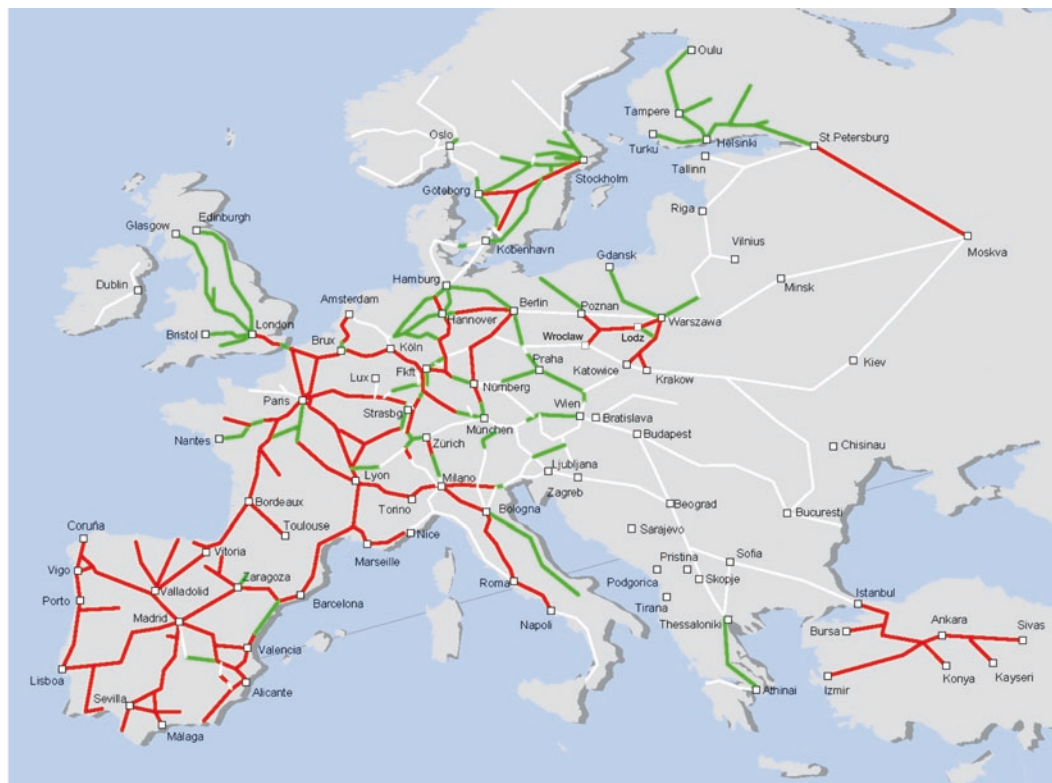
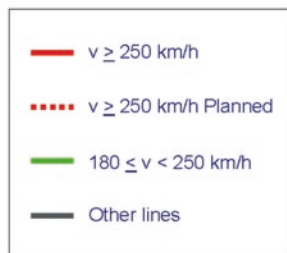
- promowania partnerstwa publiczno-prywatnego;
  - modernizacji istniejących linii kolejowych, aby mogły uzupełniać sieci szybkich kolei;
3. Natomiast do osób odpowiedzialnych za rozwój kolei przestanie jest następujące:
- modele ekonomiczne kolei powinny dobrze odpowiadać lokalnym uwarunkowaniom;
  - należy dbać o stały wzrost konkurencyjności;
  - dbałość o stały rozwój techniczny i organizacyjny powinny być podstawą wszelkich przedsięwzięć biznesowych;
  - należy promować międzynarodową współpracę (np. RailTeam) oraz aliansy na wzór lotniczych;
  - należy promować innowacyjność w zakresie usług, np. w zakresie technologii informacyjnych;
  - stacje szybkiej kolei powinny stawać się hubami przesiadkowymi z innymi środkami transportu;
  - należy ponownie rozważyć możliwości wykorzystania linii szybkiego ruchu do przewozu ładunków i przesyłek (np. express mail);
  - pilną koniecznością jest wdrażanie interoperacyjności;
  - należy dążyć do uproszczenia wzajemnego uznawania taboru.
4. Z kolei sugestie kierowane do producentów i dostawców działających na rzecz szybkiej kolei obejmują w szczególności:

- postulat innowacyjności, dotyczący przyszłych prac nad wydajnością i jakością systemu;
- konsekwentne działania na rzecz rozwijania szybkiej kolei jako najbardziej przyjaznego środka transportu (zero zanieczyszczenia środowiska);
- redukcja kosztów utrzymania oraz rozwoju inteligentnej diagnostyki;
- optymalizację zużycia energii (nowe źródła energetyczne, odzysk energii itp.);
- promowanie standardów światowych, redukcja kosztów dzięki standaryzacji podzespołów lub podsystemów;
- wdrażanie interoperacyjności taboru;
- doskonalenie komfortu wewnątrz pojazdów;
- zwiększanie bezpieczeństwa konstrukcji;
- wdrażanie nowych technologii.

Przemawiając w imieniu gospodarzy dyrektor generalny kolei holenderskich (NS) A. Veenman podsumował kongres następująco. Oczywisty jest ogromny postęp w zakresie szybkiej kolei. Konieczne są zatem dalsze działania na rzecz wzmocnienia jej przewagi konkurencyjnej nad transportem drogowym i lotniczym. Przewodnie hasło kongresu *Fast track to sustainable mobility* nie powinno zostać zapomniane po jego zakończeniu, ale stać się rzeczywistością, realizowaną w praktyce obietnicą transportu kolejowego dla społeczeństw na całym świecie (w wersji francuskiej

## European HS Network

Forecasting 2025



Information given by the Railways

UIC - High-Speed Updated 22.02.2008 – OG/IB



HS lines in Europe – UIC – High Speed – OG/IB Updated 20080222

Plany budowy linii dużych prędkości w Europie do 2025 r.

Źr. UIC

hasło brzmiało: *La grande vitesse: sur la voie de la mobilité durable* – w obu przypadkach trudno jest o dobrze brzmiące, polskie tłumaczenie; sens hasła to szybka kolej jako najlepszy sposób zaspokojenia, a jednocześnie wspomaganie, rosnącej mobilności nowoczesnych społeczeństw).

Z kolei Bert Klerk, prezes zarządu ProRail powiedział, że w realiach Holandii właściwie każdy obywatel czuje się współwłaścicielem kolei, co sprawia, że jej funkcjonowanie jest bacznie obserwowane. Zatem kolej to więcej niż tylko biznes, to także wiele potrzeb i codziennych emocji mieszkańców. Wyraził też nadzieję, że kongres okaże się ważnym krokiem na drodze rewitalizacji kolei jako całościowego systemu transportowego.

Studenci zaproszeni na kongres brali udział w ostatniej sesji plenarnej, dzieląc się refleksjami na temat wartości poznawczej trzydniowych obrad. Wręczono nagrody zwycięzcom konkursu literackiego. Główną nagrodę – bezpłatny bilet InterRail na 1 mie-

siąc – zdobyła Annika Salo Kangas, studentka Uniwersytetu Technologicznego z Finlandii, a dwie pozostałe studenci z Maroka. Fundatorem nagród była EuRail Group.

Na zakończenie kongresu oficjalnie ogłoszono, że następny UIC HIGH SPEED zorganizowany zostanie w Pekinie. Ostatnim akcentem było zatem wystąpienie wiceministra Kolei Chińskich p. L. Chunfanga, który z nagrodzonym oklaskami poczuciem humoru ograniczył swoje wystąpienie do jednego zdania: „Welcome in Beijing in 2010”.

*Autor*  
**Andrzej Żurkowski**  
 dyrektor Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa