

Agata Pomykała

X Światowy Kongres Kolei Dużych Prędkości

10 edycja Światowego Kongresu Kolei Dużych Prędkości odbyła się w dniach 8–11 maja 2018 r. w stolicy Turcji, Ankarze, pod hasłem „Dzielenie się wiedzą dla zrównoważonej i konkurencyjnej działalności” („Sharing knowledge for Sustainable and Competitive Operations”). Udział w kongresie wzięło ponad 1 000 osób reprezentujących 30 krajów. W 25 sesjach tematycznych przedstawiono 150 prezentacji. W ramach 3 okrągłych stołów odbyły się wielogodzinne dyskusje i wymiana poglądów na najbardziej aktualne w środowisku kolejowym tematy. Towarzysząca kongresowi wystawa była okazją do zapoznania się z produktami, rozwiązaniami oraz innowacjami oferowanymi przez 51 producentów zarówno z Azji, jak i Europy.

Turcja, jako kraj położony w regionie, gdzie krzyżują się wpływy Europy, Azji i Bliskiego Wschodu, charakteryzujący się bardzo dynamicznym rozwojem transportu kolejowego, w tym ekspansją systemu kolei dużych prędkości, została już w 2015 r. wybrana na gospodarza 10. edycji Kongresu. Tegoroczna edycja Kongresu odbyła się co prawda z rocznym opóźnieniem wynikającym z sytuacji politycznej w Turcji oraz związanych z tym perturbacji organizacyjnych, ale nie wpłynęło to na poziom merytoryczny, który odpowiadał Kongresom organizowanym w poprzednich latach.

Komitet Naukowy Kongresu, któremu, tak jak od wielu lat, przewodził Michel Leboeuf, Honorowy Przewodniczący Komitetu Intercity & High Speed, ponad 2 lata pracował nad przygotowaniem merytorycznym tego wydarzenia. W skład Komitetu Naukowego weszli przedstawiciele UIC oraz członkowie Komitetu Kolei Dużych Prędkości, działającego w ramach UIC, reprezentujący zrzeszone w nim koleje. Odbyło się 10 posiedzeń Komitetu oraz 6 spotkań dwustronnych UIC – TCDD. 290 autorów zgłosiło blisko 340 prezentacji (w tym 64 zgłosiły kobiety), z których osta-

tecznie jedynie 150 zostało wybranych do wygłoszenia w trakcie Kongresu. Wielostopniowa procedura wyboru obejmowała: wstępne zgłoszenie (podanie tematyki i przesłanie abstraktu referatu), wstępną selekcję, potwierdzenie przez autora swojego zgłoszenia (wraz z przesłaniem rozszerzonego streszczenia) i wreszcie przesłanie pełnej prezentacji. Selekcja obejmowała nie tylko ocenę merytoryczną, ale i uwzględniała inne uwarunkowania związane m.in. z zachowaniem proporcji pomiędzy poruszaną problematyką oraz liczebnością przedstawicieli poszczególnych środowisk.

Pomiędzy wieloma zgłoszonymi w ramach przygotowań do Kongresu prezentacjami było 7 polskich, z których 4 zostały wygłoszone w trakcie kongresu przez pracowników Instytutu Kolejnictwa pierwszego i drugiego dnia kongresu w trakcie sesji tematycznych:

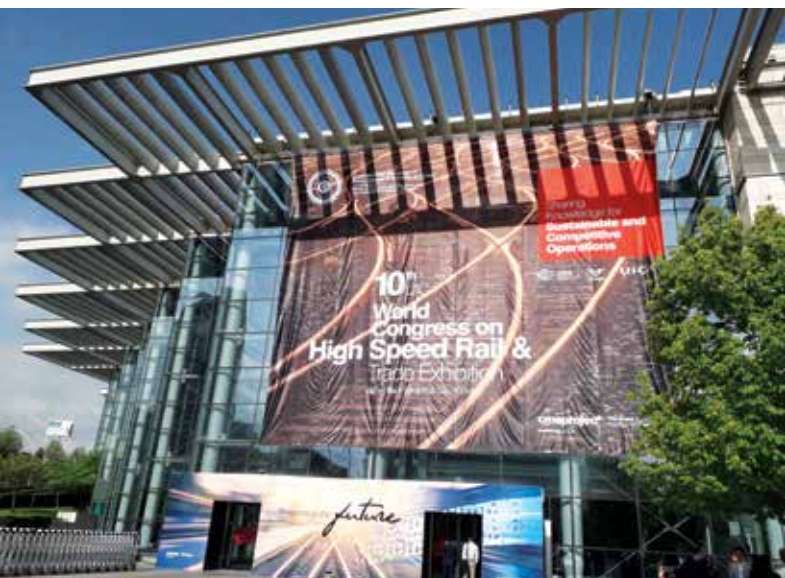
- ◆ *Gradual improvement instead of breakthrough – development of high quality passenger services in Central-Eastern Europe* (Andrzej Massel),
- ◆ *The ED250 (Pendolino) experiences in Poland – first years of exploitation* (Jan Raczynski),
- ◆ *The New Station Lodz Fabryczna as Model of Multimodal Hub Integrating Conventional and High Speed Railway with Local City Transport* (Agata Pomykała, Jan Raczynski, Ewa Raczynska-Bulawa – ekspert w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej),
- ◆ *Development of airports connections by high speed and conventional railway in Poland* (Andrzej Zurkowski, Jan Raczynski).

Dodatkowo polskim akcentem było prowadzenie sesji Commercial & Economy & Society Socio-Economy Service Quality przez, będącego członkiem Rady Naukowej Instytutu Kolejnictwa, prof. Andrzeja Szarotę z Politechniki Krakowskiej.

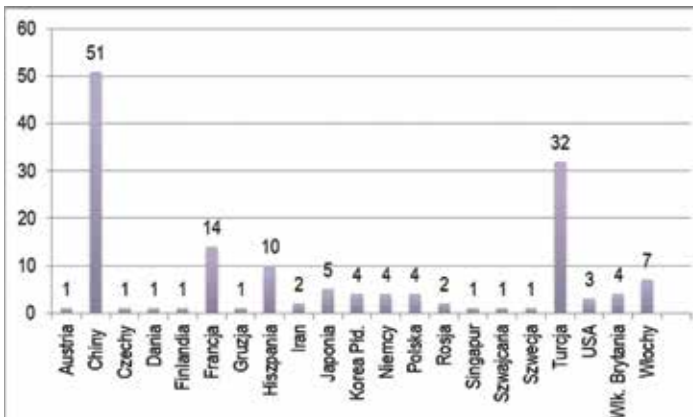
Przebieg kongresu

Uroczystość otwarcia Kongresu (*Opening Ceremony*), którego głównymi gośćmi byli Ahmet Arslan, Minister Transportu, Spraw Morskich i Komunikacji, Isa Apaydin, Dyrektor Generalny TCDD i Vice Przewodniczący UIC oraz Jean-Pierre Loubinoux, Dyrektor Generalny UIC, w której ponadto uczestniczyli przedstawiciele instytucji i organizacji kolejowych z całego świata, zgromadziła ponad 300 osób.

W przemówieniu inauguracyjnym Przewodniczący UIC, Renato Mazzoncini, szczególnie podkreślił zrównoważony charakter kolei dużych prędkości: „Kolej dużych prędkości ma do odegrania znaczącą rolę w reagowaniu na wyzwania dotyczące zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na otoczenie. Główną strategią kolei dużych prędkości jest ograniczanie poziomu emisji CO₂ na pasażera. Zalety kolei dużych prędkości pod względem zużycia energii w porównaniu z innymi środkami transportu są jednym z głównych czynników ograniczających emisję dwutlenku węgla w sektorze transportu. W badaniu przeprowadzonym przez UIC we Francji i Chinach stwierdzono już, że biorąc pod uwagę cały cykl życia: planowanie, konstrukcję i eksploatację, ślad węglowy (*carbon footprint*) kolei dużych prędkości może być nawet 14 razy mniejszy niż w przypadku samochodów osobowych, a nawet 15 razy mniejszy niż w lotnictwie”. W swoim wy-



Centrum Światowego Kongresu UIC Congressium Ankara



Rys. 1. Liczba prezentacji, w podziale na państwa, przedstawionych w trakcie 10. Światowego Kongresu Kolei Dużych Prędkości
Źródło: oprac. własne na podst. danych UIC.

stąpieniu zauważył również, że Kongres, przez swoją lokalizację, ma symboliczny charakter odpowiadający globalizacji procesów na świecie. Szybkie rozprzestrzenianie się kolei dużych prędkości związane jest z jej atutami. W ciągu ostatnich 10 lat koleje dużych prędkości nie tylko przyczyniły się do rozwoju gospodarczego i biznesu, ale także rozwinęły turystykę i zmieniły styl życia. Codziennie stało się podróżowanie z Tokio do Osaki, z Paryża do Bordeaux, z Madrytu do Barcelony, z Rzymu do Mediolanu, z Petersburga do Moskwy, z Seulu do Busan czy z Pekinu do Szanghaju. W latach 2010–2016 liczba paskm wzrosła z 248 do 715 mld, z czego o ponad 460 mld tylko w Chinach. Globalnie każdego roku ponad 2,2 mln osób decyduje się na skorzystanie z tego środka transportu.

Jean-Pierre Loubinoux, Dyrektor Generalny UIC, w wystąpieniu inauguracyjnym kongresu podkreślił, że rozwój kolei dużych prędkości jest czynnikiem zwiększającym innowacyjność sektora kolejowego i całej gospodarki. Biorąc pod uwagę wpływ KDP na rynek przewozów pasażerskich oraz to, że codziennie ponad 3 000 pociągów dużych prędkości przewozi pasażerów podróżujących w celach biznesowych, wakacyjnych czy odwiedzin rodziny, można sobie wyobrazić, że również w sektorze transportu towarów możliwa jest podobna rewolucja. Duże prędkości pomogły kolei przetrwać trzecią energetyczną i techniczną rewolucję. Sprawily, że po latach stagnacji i osłabienia nastąpił okres szybkiego rozwoju i wzrostu. Teraz jako siła napędowa sektora kolejowego musi być graczem w czwartej rewolucji przemysłowej XXI w. – rewolucji cyfrowej. Nowe technologie, nowe systemy łączności, bazy danych przyniosą sektorowi kolejowemu lepszą produktywność zarówno w obszarze operacyjnym i utrzymania, jak i bezpieczeństwa, w tym cyberbezpieczeństwa oraz poprawy jakości obsługi klienta. Odnosił się także do roli UIC jako organizacji międzynarodowej odgrywającej znaczącą rolę w branży kolejowej: „UIC jako światowy związek kolei, wspólnie z instytucjami badawczymi i siecią uniwersytetów, chce wprowadzać innowacyjne pomysły, propagować doświadczenia i przełomowe zmiany w sektorze kolejowym”.

Marc Guigon, Dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich (UIC Passenger Department), swoje wystąpienie poświęcił wskazaniu obecnego statusu kolei dużych prędkości na całym świecie i zmianom od Kongresu poprzedzającego, który odbył się w Tokio. Wzrost sieci dużych prędkości w ciągu trzech lat wyniósł 20%, aby osiągnąć długość 42 000 km w maju 2018 r. (do końca 2018 r. przewidywane jest osiągnięcie 46 000 km).

Wzrost liczby paskm w ciągu ostatnich trzech lat wyniósł ponad 40%, co oznacza zwiększenie wydajności o 20%.

Philippe Citroen, Dyrektor Generalny UNIFE, przedstawił stanowisko producentów, skupiając się na zagadnieniu wpływu sygnalizacji na zwiększanie przepustowości linii oraz podkreślił ważną rolę dostawców sektora kolejowego przyczyniających się, dzięki głównym projektom realizowanym na całym świecie, do rozwoju kolei dużych prędkości.

Oprócz oficjalnych wystąpień gospodarzy oraz zaproszonych honorowych gości otwarciu towarzyszyły dyskusje moderowane przez Jean-Pierre'a Loubinoux dotyczące:

- ♦ konkurencyjności i współpracy pomiędzy kolejami dużych prędkości i innymi środkami transportu (*Competition and Cooperation Between High Speed Rail and Other Transport Mode*), udział w niej wzięli: Marie-Pierre Meynard – High Speed Advisor, SNCF, Renato Mazzoncini – Przewodniczący UIC & President FS Group oraz Iñigo Izaguirre Guerricogoitia – Head of International Cooperation and Institutional Relation, RENFE;
- ♦ oczekiwań społecznych wobec kolei dużych prędkości (*Expectations of the Society Concerning High Speed Rail*), uczestni-



Ahmet Aslanow, Minister Transportu, Gospodarki Morskiej i Komunikacji, otrzymuje akt upamiętniający 10. Światowy Kongres Kolei Dużych Prędkości



Uczestnicy panelu dyskusyjnego „Konkurencja i współpraca”



Od lewej: Andrew McNaughton, doradca strategiczny HS2 i Michael B. Christides, sekretarz generalny ds. Współpracy gospodarczej Morza Czarnego (BSEC) – moderatorzy dyskusji „Jak kolej dużych prędkości kształtuje rozwój lokalny i regionalny”

kami byli: Prof. Andrew McNaughton – Strategic Advisor, HS2 & Przewodniczący HS Committee, UIC, WANG Tongjun – Vice-President CR, Masahico NAKAI;

- ♦ zwiększania efektywności kolei dużych prędkości (*Progress for Efficiency of High Speed Rail*), głos w niej zabierali: WANG Tongjun – Vice-President CR, Phillippe Citroen – Dyrektor Generalny, UNIFE, Isa Apaydin – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny TCDD & Z-ca Przewodniczącego UIC.

Bogaty program Kongresu, w 25 równoległych sesjach, pozwolił zapoznać się z prezentacjami przedstawionymi przez 115 prelegentów z całego świata. Zostały one zgrupowane w 25 bloków tematycznych obejmujących: planowanie infrastruktury, roboty ziemne w infrastrukturze, mosty i wiadukty, sygnalizacja, projektowanie i architektura stacji, projektowanie pociągów i strategia zakupów, konkurencja handlowa i prognozy ruchu, zaopatrzenie w energię elektryczną, jakość usług społeczno-ekonomicznych, RAMS i cyberbezpieczeństwo, energia i środowisko, zarządzanie aktywami i koszty cyklu życia, standardy i przepisy, budowę i zarządzanie stacjami oraz zarządzanie przestrzenią.

Jednym z polskich wystąpień była prezentacja *The New Station Lodz Fabryczna as Model of Multimodal Hub Integrating Conventional and High Speed Railway with Local City Transport*, współautorstwa: Agaty Pomykały, Ewy Raczyńskiej-Buławy, zaangażowanej w bieżącą pracę spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna oraz Jana Raczyńskiego, wspierającego wiedzą ekspercką Urząd Marszałkowski woj. łódzkiego w działaniach planistycznych na rynku transportowym.

W prezentacji przedstawiono m.in. historię powstania projektu budowy dworca, główne założenia dotyczące idei przekształcenia niefunkcjonalnego węzła kolejowego w nowoczesny hub stanowiący ważny element sieci TEN-T, jego parametry oraz ogólne informacje o mieście i regionie. Podkreślono także, że chociaż Łódź znajduje się na skrzyżowaniu dwóch głównych korytarzy TEN-T, przebiegającego z północy na południe Morze Bałtyckie-Adriatyk oraz z zachodu na wschód Morze Północne-Morze Bałtyckie, co w naturalny sposób predestynuje ją do pełnienia funkcji węzła multimodalnego i hubu regionalnego, dopiero w ostatnich latach podjęte zostały prace nad jego

udrożnieniem. W prezentacji wyjaśnione zostały zasady restrukturyzacji łódzkiego węzła oraz cezury czasowe ich realizacji. Ważnym przedsięwzięciem, które zostało także przedstawione, jest budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (ŁKA), który służy rozwojowi lokalnych przewozów, a także po wybudowaniu linii dużych prędkości będzie zapewniał transport pasażerów z obszaru aglomeracji łódzkiej do głównej stacji Łódź Fabryczna.

Prezentacja *The ED250 (Pendolino) experiences in Poland – first years of exploitation*, przygotowana i przedstawiona przez Jana Raczyńskiego z Instytutu Kolejnictwa, była podsumowaniem wyników kilkuletniej eksploatacji tych pociągów. Wybór tematu przez organizatorów wynikał z zainteresowania nowymi projektami kolei dużych prędkości uczestników Kongresu. Jest to już drugi po rosyjskim Sapsanie pociąg dużej prędkości w tej części Europy. W prezentacji została omówiona historia zakupu pociągu i jego wdrażania do eksploatacji. Sprawdzona wcześniej w innych przedsiębiorstwach kolejowych konstrukcja pociągu nie sprawiła istotnych problemów eksploatacyjnych. Także wyniki ekonomiczne eksploatacji nowych pociągów są satysfakcjonujące, co nie wzbudziło zaskoczenia, gdyż z reguły wszystkie projekty kolei dużych prędkości kończą się sukcesem komercyjnym. Uczestnicy sesji zadawali także pytania dotyczące problemów z zasilaniem trakcyjnym systemem prądu stałego 3 kV. Tych doświadczeń w eksploatacji jeszcze w Polsce brakuje ze względu na brak przygotowania infrastruktury kolejowej do prędkości 250 km/h. W prezentacji przedstawiono wyniki jazd próbnych z rekordową w warunkach polskich prędkością 293 km/h. Z zainteresowaniem przyjęta została informacja o zasadach utrzymania nowych pociągów w nowym zapleczu z zawartym kontraktem na pełen ich serwis przez producenta.

W prezentacji *Development of airports connections by high speed and conventional railway in Poland*, przygotowanej przez Andrzeja Żurkowskiego i Jana Raczyńskiego z Instytutu Kolejnictwa, przedstawiony został stan skomunikowania portów lotniczych z miastami w Polsce transportem kolejowym. Dla polskich lotnisk, oprócz danych statystycznych o wielkości przewozów, przedstawione zostały schematy połączeń kolejowych oraz sposoby ich obsługi: ilości linii kolejowych, ilości pociągów na dobę. Dotychczasowy dorobek w zakresie rozwoju połączeń kolej-lotnisko jest w Polsce stosunkowo dobry. Na 15 portów lotniczych w obsłudze 6 biorą udział przewoźnicy kolejowi, a dwa nowe projekty są przygotowywane do realizacji. Zwraca uwagę bardzo dobry wynik obsługi portu lotniczego w Krakowie, gdzie około 30% pasażerów korzysta z transportu kolejowego w dojazdach do miasta. To jeden z najlepszych wyników na świecie. Przedstawiona została także idea nowego centralnego portu lotniczego na zachód od Warszawy. Wielki boom lotniczy w ostatnich latach stymuluje na świecie nowe inwestycje w porty lotnicze. W regionie Europy Środkowo-Centralnej planowane są znaczne rozbudowy portów w Pradze, Bukareszcie, Budapeszcie czy Wiedniu. Wkrótce zostanie oddany nowy port w Berlinie. W tych trendach mieści się także budowa nowego lotniska w Polsce. Jego ceną cechą jest lokalizacja w miejscu wskazanym już w 2010 r. w studiach wykonalności dla budowy nowych linii dużych prędkości w Polsce – w pobliżu przecięcia planowanej linii dużych prędkości oraz Centralnej Magistrali Kolejowej. W studiach wykonalności dla tych linii przyjęto ich parametry umożliwiające podróż z portu lotniczego do największych miast w Polsce w czasie poniżej 90 minut co, jak zwrócili uwagę uczestnicy sesji, jest wyjątkowo korzystnym rozwiązaniem zapewniającym duże potoki podróżnych.

Tab. 1. Okrągłe stoły

Tematyka i termin	Moderatorzy	Interlokutorzy
Współzawodnictwo i współpraca 9 maja 2018, 9.00–10.45	Michel Leboeuf, Honorowy Przewodniczący Komitetu Kolei Dużych Prędkości UIC Mohamed Mezghani, Sekretarz Generalny UITP	WU Jianhong, prof. Beijing Jiaotong University Orazio Iacono, Prezes, Trenitalia Federico Meda, Dyrektor, NTV Italo Seungho Lee, Prezes, Supreme Railways Corporation Bilal Ekşi, Prezes Turkish Airlines Erol Arıkan, Z-ca Dyrektora Generalnego TCDD
Jak kolej dużych prędkości kształtuje rozwój lokalny i regionalny 10 maja 2018, 9.00–10.45	Andrew McNaughton, Strategiczny Doradca HS2 Michael B. Christides, Sekretarz Generalny Black Sea Economic Cooperation (BSEC)	MA Fuhai, Sekretarz Generalny, China Railway Society Mustafa İlicali, Członek Parlamentu Andrew Rees, Kierownik HS2 Mohammed Smouni, Dyrektor ONCF Maurizio Gentile, Prezes RFI Yuan Li, Asystent Prezesa, China Railway Construction Corporation Joaquin Jiménez Otero, ADIF
Zrównoważony rozwój systemów kolei dużych prędkości: doświadczenia i przyszłość 10 maja 2018, 11.15–13.00	İsa Apaydın, Prezes TCDD, Z-ca Przewodniczącego UIC Michel Leboeuf	Zhou Li, Prezes Zarządu, China Academy of Railway Science Ikuo Watanabe, Dyrektor Railway Technical Research Institute Alexis de Pommerol, Prezes OC'via Siddik Yarman, Profesor, Istanbul University Eduardo Romo, Prezes Fundacion de los Caminos de Hierro Francesco Dionori, Kierownik, Sustainable Transport Section, United Nations Economic Commission for Europe Daniel Geismar, Przewodniczący Geismar

Andrzej Massel z Instytutu Kolejnictwa przedstawił artykuł zatytułowany *Stopniowa poprawa, ale nie przełom – rozwój wysokiej jakości połączeń pasażerskich w Europie Środkowo-Wschodniej*. W prezentacji tej przedstawiono, jak zmieniała się sieć połączeń między największymi ośrodkami regionu w latach 1989–2017. Główny wysiłek inwestycyjny był skierowany na modernizację istniejących linii do prędkości rzędu 160 km/h, co przełożyło się na istotne skrócenie czasów przejazdów, ale nie zapewniło wystarczającej konkurencyjności kolei, zwłaszcza w dłuższych relacjach. W referacie przeanalizowano także plany dotyczące rozwoju sieci kolei dużych prędkości. Wskazano, że w regionie są one najbardziej zaawansowane w Republice Czeskiej oraz w Polsce.

W ramach konferencji odbywało się wiele dyskusji, z czego trzy zaplanowano w postaci „okrągłych stołów”, do których zaproszono uznanych w środowisku ekspertów.

Zakończenie kongresu

Sesja kończąca Kongres (10 maja 2018 r.) była dedykowana uczelniom wyższym i roli nauki w dynamizowaniu procesów rozwoju w kolejnictwie. Prof. M. Ning Bin, reprezentujący China Engineering Academy & University of Transport of Beijing (BJTU), przedstawił główne cele utworzonej sieci współpracy (the Universities Alliance network). Wśród nich, jako główne, wymienił: potrzebę zidentyfikowania konkretnych projektów badawczych stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania oraz potrzebę stworzenia wspólnych programów edukacyjnych. Wśród zaproszonych do zabrania głosu mówców znaleźli się: prof. Clara Zamorano, Polytechnic University of Madrid, prof. TC Kao, University of Illinois, prof. Candan Gökçeoğlu, Hacettepe University, As.prof. Mehmet Emin Akay, Karabuk University, prof. Anson Jack, University of Birmingham.

W drugiej części tej sesji zaprezentowały się 3 start-up'y związane z innowacyjnymi technologiami. Ponadto swoje projekty przedstawiło trzech, wybranych w drodze konkursu, studentów tureckich uczelni wyższych.

Szczególnie istotnym wystąpieniem w trakcie uroczystości zakończenia kongresu była wypowiedź François Davienne, Gene-

ralnego Sekretarza OTIF, dotycząca rozwoju współpracy pomiędzy UIC, OTIF i ERA w zakresie opracowywania standardów technicznych dla potrzeb rozwijającego się Euroazjatyckiego Obszaru Kolejowego.

Zostały także przedstawione projekty budowy systemów kolei dużych prędkości w Kazachstanie i Malezji oraz projekt realizowany od kilku lat w Maroku, linia Kenitra-Tanger, planowana do uruchomienia w końcu 2018 r.

W wystąpieniu podsumowującym kongres Jean-Pierre Loubinoux zauważył, że kolej to nie tylko środek transportu, ale także narzędzie stymulujące rozwój społeczny i gospodarczy, a koleje dużych prędkości są podstawą nowego łańcucha zrównoważonej, zintegrowanej, międzynarodowej mobilności, w którym transport staje się kombinacją przestrzeni i czasu.

Na zakończenie Przewodniczący UIC poinformował o planowanej organizacji następnym światowym Kongresie KDP, wskazując Chiny (11. WCHSR – czerwiec 2020 r.) i Maroko (12. WCHSR – 2021 r.).

W bogatym programie kongresu znalazła się także wizyta techniczna, obejmująca zwiedzanie dworca kolei dużych prędkości w Ankarze oraz przejazd pociągiem dużych prędkości ($V_{max} = 250$ km/h) na trasie Ankara-Konya.

Prof. Andrzej Szarata o Kongresie w Ankarze

Dziesiąty jubileuszowy kongres Kolei Dużych Prędkości w Ankarze był znaczącym wydarzeniem, najważniejszym w obszarze projektowania, eksploatacji i zarządzania kolejami dużych prędkości na świecie. Kongres obfitował w wiele merytorycznych atrakcji, począwszy od wystawy, na której prezentowali się najwięksi producenci urządzeń związanych z kolejami dużych prędkości, a skończywszy na sesjach tematycznych, podczas których można było się zapoznać z najnowszymi trendami w kształtowaniu i zarządzaniu liniami kolei dużych prędkości. Na Kongresie można było spotkać czołówkę światową w zakresie budowy i eksploatacji kolei dużych prędkości z Chinami na czele, a także przedstawicieli wielu krajów będących w fazie rozwoju lub opracowywania koncepcji takich kolei. Całość obszernej tematyki, starannie wyselekcjonowanej i dobranej tematycznie, pogrupowano w 25 sesji, podczas których można było poznać najnowsze trendy w planowaniu infrastruktury kolejowej, systemach sterowania ruchem i bezpieczeństwem, sposobach zasilania i projektowania trakcji, utrzymania taboru, budowy stacji kolejowych oraz ocenie wpływu kolei dużych prędkości na otoczenie społeczno-gospodarcze regionów.

Jedną z najciekawszych sesji była poświęcona różnym aspektom wdrażania koncepcji kolei dużych prędkości na każdym z etapów jej powstawania. Prezes Centrum Ekonomiki Infrastrukturalnej z Moskwy Pavel Chistyakov przedstawił koncepcję budowy szybkiego połączenia kolejowego pomiędzy Chinami a Europą przez Rosję. Jest to śmiałe zadanie (znajdujące się w fazie stu-

dyjnej), zakładające prędkość maksymalną do 250 km/h (lub więcej) dla pociągów towarowych, a pasażerskich do 350 km/h. Autor podkreślał dużą rolę wsparcia politycznego i włączenia najwyższych władz do tak dużej inwestycji.

W kolejnej prezentacji, wygłoszonej przez Andrew Rees'a, przedstawiciela HS2 (High Speed 2), dowiedzieliśmy się, na jakim etapie jest budowa drugiej linii dużych prędkości w Wielkiej Brytanii. Jest to zaawansowany projekt będący w fazie wykonawczej i Autor przedstawił wybrane zagadnienia techniczne, ale w swojej prezentacji skupił się na społecznej warstwie projektu i jego wpływie na rozwój gospodarczy. Na uwagę zwróciły szczególnie inwestycji prowadzonej w obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia i sposoby komunikowania mieszkańcom zamierzeń inwestycyjnych i spodziewanych utrudnień w życiu codziennym.

Bardzo optymistycznie wypadła prezentacja Alvaro Mascaraque, przedstawiciela Kolei Hiszpańskich, który przedstawił całą drogę, jaką przeszła Hiszpania od procesu planistycznego do uruchomienia linii dużych prędkości począwszy od silnych protestów i burzliwej dyskusji publicznej na temat celowości takiej inwestycji, poprzez problemy techniczne, opór społeczny w trakcie budowy, aż po oddanie do eksploatacji pierwszej linii. Obecnie kolej dużych prędkości w Hiszpanii ma się dobrze i jest bardzo pozytywnie postrzegana przez użytkowników, stając się naturalnym i istotnym elementem systemu transportowego kraju.

Dwie prezentacje dotyczyły oceny funkcjonowania systemów kolei dużych prędkości i były poświęcone próbie opisu jakościowego oferty i dostosowaniu jej parametrów do realnych potrzeb. Mieliśmy 2 skrajne przykłady – od prostych badań satysfakcji klienta przeprowadzonych w Chinach (prezentacja dr Kai Zhenga z Jiaotong University), aż po zaawansowane badania socjologiczne we Włoszech, prowadzące do kształtowania dopasowanej oferty przewozowej dla pojedynczego klienta (prof. Andrea Giuricin). Całość prezentacji domykała oczywiście warstwa finansowa – w swoim wystąpieniu dr Cengiz Orun, patrząc przez pryzmat pracy w OECD, przedstawił swoje doświadczenia procedur finansowych towarzyszących dużym inwestycjom kolejowym, które powstawały w Azji Środkowej i basenie Morza Czarnego. Nie można zapomnieć o gospodarzach Kongresu – Turcja wystawiła bardzo silną grupę przedstawicieli, pokazując swoje osiągnięcia w tej dziedzinie, począwszy od infrastruktury, a skończywszy na taborze (na targach obecne były liczne firmy tureckie zajmujące się budową i eksploatacją poszczególnych elementów systemu kolei dużych prędkości).

Na Kongresie nie zabrakło oczywiście przedstawicieli z Polski, a najnowszy numer miesięcznika TTS (w języku angielskim, z obszernym wywiadem prezesa Kolei Tureckich) cieszył się ogromnym zainteresowaniem.

Autor:

mgr inż. **Agata Pomykała** – Instytut Kolejnictwa



Pociąg dużej prędkości na stacji Konya