

# Duża prędkość – zwykła rzecz

**O tym, dlaczego warto budować koleje dużych prędkości, z prof. dr. hab. Władysławem Kocem, przewodniczącym Rady Naukowej ds. Kolei Dużych Prędkości rozmawia Małgorzata Starczewska.**

## **Czy potrzebujemy kolei dużych prędkości?**

Oczywiście, że tak! Dzisiaj nie powinniśmy pytać, czy potrzebujemy kolei dużych prędkości, tylko – dlaczego jeszcze do tej pory ich nie mamy...

## **Nie lepiej za pieniądze potrzebne na budowę kolei dużych prędkości modernizować i poprawiać stan istniejących linii?**

To są dwa oddzielne zadania do realizacji. Inne są ich cele i inne założenia techniczne. Dlatego nie można porównywać ich opłacalności. To prawda, że obecnie eksploatowane linie wymagają znacznej poprawy jakości, ale jednocześnie brak kolei dużych prędkości powoduje, że jako kraj mamy w dziedzinie kolejnictwa duże opóźnienia.

## **Pojawiają się jednak argumenty, że budowa takich kolei może być dla nas nieopłacalna ze względu na specyfikę naszego kraju, m.in. z powodu zbyt małego zagęszczenia ludności w poszczególnych aglomeracjach.**

Przeciwko kolejom dużych prędkości wytacza się wiele różnych argumentów. Jednym z nich jest właśnie zbyt duże rozproszenie mieszkańców wokół poszczególnych miast. Na podstawie odległości między ośrodkami i liczby mieszkańców próbuje się wyznaczyć przypuszczalną wielkość potoków podróży. Nie powinniśmy jednak w taki statystyczny sposób podchodzić do zagadnienia budowy kolei dużych prędkości!

Rozwój kraju to dynamiczny proces, którego nie można z góry zaplanować. Sama budowa nowej linii według nowej technologii będzie napędzać rozwój wielu dziedzin gospodarki, a eksploatacja linii utrzyma ożywienie w wielu branżach. Poza tym uruchomienie szybkich pociągów może znacznie wpłynąć na zmiany urbanistyczne w kraju.

Ocena przedsięwzięć kolejowych zmienia się w ostatnim czasie bardzo szybko. Jeszcze kilka lat temu samorządy nawet nie myślały o tym, żeby przejmować linie kolejowe, a teraz same o to zabiegają i same chcą organizować przewozy. Oznacza to, że działalność, która jeszcze niedawno kojarzyła się jedynie z nakładami i wydatkami, dziś stała się opłacalna. Podobnie może być z kolejami dużych prędkości.

## **To dlaczego tak trudno jest rozpocząć w Polsce prace nad kolejami dużych prędkości?**

Najistotniejszym problemem, który opóźnia powstanie kolei dużych prędkości, jest brak potrzebnych funduszy. Myślę jednak, że drugą znaczącą barierą jest nasza mentalność. Tak do końca nie potrafimy uwierzyć, że szybkie pociągi mogą jeździć również w naszym kraju. W Polsce nadal trwa masowe „przesiadanie” się na samochody i dlatego priorytetem jest budowa autostrad i remonty dróg, a nie inwestycje kolejowe. Kraje UE też przechodziły przez takie etapy. W pewnym momencie UE popierała głównie rozwój transportu samochodowego, a dziś trend się odwrócił i kierunek wyznacza zasada zrównoważonego rozwoju. Dzięki temu więcej środków przekazuje się na kolej. Jednak w porów-

## **Najistotniejszym problemem, który opóźnia powstanie kolei dużych prędkości, jest brak potrzebnych funduszy. Myślę jednak, że drugą znaczącą barierą jest nasza mentalność. Tak do końca nie potrafimy uwierzyć, że szybkie pociągi mogą jeździć również w naszym kraju.**

naniu do bogatych krajów Europy Zachodniej mamy inne wyzwania, którym musimy sprostać. Naszym głównym celem powinno być podniesienie jakości na kolei w szerokim tego słowa znaczeniu.

## **Które kraje powinniśmy podpatrywać w tworzeniu kolei dużych prędkości?**

Można zauważyć dwie strategie stosowane przez kraje UE w budowie sieci szybkich połączeń kolejowych. Pierwsza to ich budowa tylko dla pociągów pasażerskich, tak jest we Francji, a druga to zwiększanie prędkości na poszczególnych odcinkach linii, zarówno dla pociągów pasażerskich, jak i towarowych – tak jak to jest z powodzeniem realizowane w Niemczech.

## **Czyli albo budować szybką linię „Y”, albo modernizować dotychczasowe linie?**

O linii dużych prędkości „Y” mówi się tak, jakby już istniała. A przecież na razie to tylko koncep-

cja. Może warto zastanowić się nad kolejnością realizowanych prac... Alternatywnym pomysłem może być rozpoczęcie budowy „Y” od połączenia Poznania linią dla szybkich pociągów z granicą państwa. Pozwoliłoby to na włączenie Polski w europejską sieć szybkich połączeń. Na bazie tego połączenia można by rozbudowywać polskie koleje dużych prędkości, np. zgodnie z koncepcją „Y”. Jeśli zaczniemy od budowy „Y”, będziemy mieć nasze „wewnętrzne” koleje dużych prędkości zamknięte na Europę.

## **Czy powinniśmy kopiować gotowe rozwiązania i technologie potrzebne w szybkich kolejach z krajów, które już takie połączenia posiadają, czy też wypracować własne koncepcje?**

W Polsce mamy doskonałych specjalistów od kolei, jednak pewnych rozwiązań nie ma sensu samemu wypracowywać, bo są opracowane i z powodzeniem stosowane na Zachodzie. Budując koleje dużych prędkości, nie „odkrywamy Ameryki”, bo te rozwiązania już funkcjonują. Oczywiście, zapożyczane rozwiązania trzeba dostosować do naszych realiów, a potrzebne części w jak największym stopniu produkować w kraju. Tylko wtedy projekt budowy kolei dużych prędkości pozwoli na rozwój nie tylko kolei, ale całej gospodarki.

## **Jakie będą potrzebne badania techniczne w związku z projektem kolei dużych prędkości?**

Badania powinny być powiązane z problemami, które wyłaniają się przy projektowaniu czy realizacji danego projektu. Na razie brakuje konkretnych założeń dla projektu kolei dużych prędkości, dlatego trudno powiedzieć, które dziedziny wymagają specjalnych opracowań. Trzeba jednak pamiętać, że na uczelniach są zespoły badawcze prowadzone przez doświadczonych specjalistów, które czekają na zlecenia.

Takie badania związane z kolejami dużych prędkości pozwoliłyby nie tylko na przetestowanie określonych kwestii, ale jednocześnie umożliwiłyby rozwój kadry.

Poza tym w najbliższym czasie CMK-a będzie na pewnych odcinkach dostosowywana do prowadzenia ruchu szybkich pociągów. Może to być doskonałe laboratorium dla przyszłego projektu budowy linii dużych prędkości. Na CM-ce będzie można przetestować wiele rozwiązań i wybrać najbardziej korzystne.



Fot. M. Starcewska

### Co uważa Pan za najtrudniejsze w realizacji projektu linii dużych prędkości?

Myślę, że najtrudniejsze będą zagadnienia związane z infrastrukturą linii. Musimy podjąć decyzję czy zostajemy przy tradycyjnej nawierzchni, czyli szyny na podkładach, czy wprowadzamy nawierzchnię niekonwencjonalną, a więc bezpodsypkową, a jeśli tak, to w jakim zakresie. Poza tym są różne rodzaje nawierzchni bezpodsypkowej, w której szyny są zabudowywane i różna jest ich cena. W wyborze najlepszego technicznego rozwiązania trzeba wziąć pod uwagę wiele różnych elementów.

Najtrudniejsza będzie budowa podtorza, które jest fundamentem dla całego toru. Jeśli podtorze jest dobrze wykonane, gwarantuje sukces całej konstrukcji. To, co leży „na wierzchu”, zawsze można zmienić, poprawić, a podtorze w zasadzie wykonuje się tylko raz.

### Czym różni się nawierzchnia konwencjonalna od niekonwencjonalnej?

Nawierzchnia niekonwencjonalna jest droższa, a jej wprowadzenie na polskie tory wymagałoby całej serii badań i testów w celu certyfikacji. Poza tym kolejarze mają małe doświadczenie w zakresie kładzenia oraz utrzymania takiej nawierzchni. Jednak z drugiej strony nawierzchnia niekonwencjonalna jest nowoczesną technologią. Jej wprowadzenie na polską kolej byłoby impulsem do rozwoju w naszych ośrodkach techniki w tym zakresie. Rozwiązaniem tego dylematu mogłoby być stosowanie

### Władysław Koc

**W Polsce mamy doskonałych specjalistów od kolei, jednak pewnych rozwiązań nie ma sensu samemu wypracowywać, bo są opracowane i z powodzeniem stosowane na Zachodzie. (...) Oczywiście, zapożyczane rozwiązania trzeba dostosować do naszych realiów, a potrzebne części w jak największym stopniu produkować w kraju. Tylko wtedy projekt budowy kolei dużych prędkości pozwoli na rozwój nie tylko kolei, ale całej gospodarki.**

różnego typu nawierzchni w różnych miejscach na jednej linii. Tak jest np. w ruchu tramwajowym, gdzie nawierzchnie niekonwencjonalne są wykorzystywane np. na przejazdach.

Wprowadzenie nowej technologii do Polski oznacza, że zaczynamy od zera. Trzeba będzie dbać o odpowiednie atesty dla nowych produktów, a pracownikom zapewnić przeszkolenie w zakresie ich montażu i utrzymania. To wymaga czasu i odpowiednich funduszy.

### Co jeszcze będzie dla nas wyzwaniem przy budowie kolei dużych prędkości?

Jeśli uda się pozyskać fundusze i wybrać koncepcję, to damy radę tę kolej zbudować bez większego problemu. Wykonanie nowej linii jest nawet prostsze niż modernizacja starej. Niepokoi mnie jednak kwestia jej dalszego utrzymania. Przy dużych prędkościach szczególnie trzeba dbać o bezpieczeństwo w prowadzeniu ruchu pociągów. W tym kontekście problemem numer jeden dla kolejowych spółek jest pozyskanie dobrych pracowników. Dobrych, czyli takich, którzy są zainteresowani dziedziną, w której pracują i ją lubią.

Niestety, często jest tak, że na specjalność kolejową kieruje się osoby, które nie dostały się na inne specjalności. A to powoduje, że do pracy na kolei idą osoby, które nie są tą branżą szczególnie zainteresowane. Poza tym przy utrzymaniu kolei dużych prędkości potrzebne będą osoby o dużej kulturze technicznej, które zwracają uwagę na szczegóły, bo właśnie te drobne elementy zadecydują o bezpieczeństwie pasażerów.

### Może część pracowników uda się przygotować do utrzymania linii już podczas jej budowy?

Budowa nowej linii w dużym stopniu pozwoli na zebranie doświadczenia i naukę nowych zagadnień przez pracowników PKP. Może to jednak nie wystarczyć. Na kolej trzeba rekrutować młode osoby po studiach technicznych, które następnie zdobędą doświadczenie w pracy na kolei. Tacy młodzi absolwenci powinni mieć świeże spojrzenie na kolej, żywo interesować się techniką kolejową i nie bać się stosowania nowoczesnych technologii.

W Polsce technika na kolei zawsze stała na wysokim poziomie, a myśl techniczna była dobrze rozwinięta. Jednak dziś, co podkreślam, odstajemy od poziomu wyznaczonego przez kraje Europy Zachodniej, bo nie mamy kolei dużych prędkości. Budowa nowej linii pozwoliłaby nie tylko na rozwój nauki, ale również zwiększenie jakości pracy na kolei. A co najważniejsze, szybka kolej zmieni nastawienie pasażerów do pociągów.

Dzisiaj miłośnicy kolei często fascynują się dawnymi rozwiązaniami, a tu potrzeba entuzjastów nowych technologii i jednocześnie realistów, którzy pchną kolej do przodu.

### Odbyły się już dwa spotkania Rady Naukowej ds. Kolei Dużych Prędkości powołanej przez PKP PLK. Jak Pan ocenia początek prac?

PKP PLK, powołując Radę, przełamały impas w kwestii kolei dużych prędkości. Udało się zebrać szerokie grono zainteresowanych osób, chcących realizować ten projekt. Zadaniem Rady jest opiniowanie, podpowiadanie czy inspirowanie wielu działań. Pierwsze spotkania miały charakter organizacyjny, ale powoli dzielimy się kompetencjami. Projekt kolei dużych prędkości zawsze miał swoich entuzjastów, a teraz nabiera... prędkości.

**Małgorzata Starcewska**