



**Wnioski sformułowane podczas Konferencji Naukowo-Technicznej „Rozwój Kolei Dużych Prędkości w Polsce” POLSPEED 2023, zorganizowanej w Gdańsku pod patronatem Pana Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP: Oddział w Radomiu, Krajowy Komitet Kolei Dużych Prędkości, Oddział w Gdańsku.**

1. Uczestnicy Konferencji stoją na stanowisku, że Koleje Dużych Prędkości (KDP) są niezbędnym elementem systemu kolei w Polsce i należy kontynuować ich budowę dla poprawy dostępności komunikacyjnej społeczności krajów Europy.
2. Koleje Dużych Prędkości powinny być elementem składowym komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK).
3. Proces inwestycyjny w KDP musi być prowadzony tak by rozwijać lokalny potencjał technologiczny i dążenia do uniwersalizacji, zastępowalności elementów nawierzchni kolejowej.
4. Należy stosować rozwiązania techniczne, organizacyjne i logistyczne mające na celu maksymalne wykorzystanie możliwości montażu elementów infrastruktury kolejowej w siedzibach producentów a następnie przewozić je przy pomocy wyspecjalizowanego taboru kolejowego na miejsca zabudowy w torach.
5. Modernizacje węzłów kolejowych w Polsce oraz uruchamianie kolei lokalnych powinny brać pod uwagę przystosowanie infrastruktury kolejowej dla przyszłych potrzeb kolei Dużych Prędkości (przykład Poznańskiego obszaru Metropolitalnego).
6. Na etapie planowania należy przeciwdziałać efektowi korytarzowemu, polegającemu na utrwaleniu podziału na „wygranych i przegranych”, w którym miasta posiadające stację obsługiwaną przez pociągi KDP zyskują dodatkowe korzyści lokalizacyjne (wzrost atrakcyjności rynku pracy, edukacji, sektora turystycznego, nieruchomości, itp.) w porównaniu do miast znajdujących się w korytarzu kolejowym, ale pozbawionych bezpośrednio dostępu do tego typu usług transportowych.
7. Podstawowymi działaniami powinny być inwestycje w lokalny i regionalny transport publiczny, zapewniający dogodny dostęp do stacji KDP oraz kompleksowy, wieloletni program transformacji otoczenia stacji KDP.
8. Całe środowisko naukowe związane transportem kolejowym od lat postuluje i wspiera inicjatywy związane KDP zarówno w zakresie infrastruktury jak i taboru, jako niezbędnego dla spełnienia rosnących oczekiwań podróżnych w zakresie skrócenia czasu przejazdu i podniesienia jakości usługi przewozu.
9. W przygotowaniu i realizacji systemu Kolei Dużych Prędkości należy wykorzystać potencjał naukowy polskich ośrodków akademickich, który jest wystarczający do włączenia się w realizację projektów dotyczących systemu KDP a dotychczasowa współpraca wyższych uczelni z przemysłem w zakresie realizacji projektów “kolejowych” pokazała, że istnieją partnerskie relacje pomiędzy tymi jednostkami pozwalające na wspólne działanie w obszarze KDP. Jednocześnie ze względu na brak w Polsce laboratoriów dedykowanych badaniom dla potrzeb KDP (z wyjątkiem Instytutu Kolejnictwa) wskazane jest utworzenie na jednej z wyższych uczelni komórki badawczej wyposażonej w zaplecze laboratoryjne dla prowadzenia badań w branżach: infrastruktura, tabor, sterowanie ruchem kolejowym, zasilanie elektroenergetyczne. Przeprowadzone rozeznanie wskazuje, że uzasadnionym jest powierzenie utworzenia wskazanego laboratorium Uniwersytetowi Technologiczno-Humanistycznemu w Radomiu, który dysponuje wykwalifikowaną kadrą naukową oraz terenami, które mogą być wykorzystane dla potrzeb budowy kompleksu laboratoryjnego.
10. W związku z art.139 Ustawą prawo ochrony środowiska, który zobowiązuje zarządców dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów do przestrzegania wymagań ochrony środowiska

**SITK RP Oddział w Radomiu,**

ul. prof. W. Krukowskiego 1  
26-600 Radom,

tel.: 48 360 26 97, e-mail: radom@sitkrp.org.pl,  
www: radom.sitkrp.org.pl

NIP: 796-00-19-456, Konto: 58 1240 5703 1111 0000 4899 3816

**Organizacja:** • konferencji • seminariów • szkoleń • wystaw • targów  
**Rzeczoznawstwo, Ekspertyzy, Doradztwo, Projektowanie, Usługi wydawnicze**  
**Wydawanie czasopism:**

• Drogownictwo • Transport Miejski i Regionalny • Przegląd Komunikacyjny



związanych z eksploatacją tych obiektów, zarządca infrastruktury kolejowej powinien dołożyć starań aby przedmiotowe wymogi (ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania drgań na budynki i ludzi) zostały spełnione w trakcie przygotowania i realizacji KDP w celu niedopuszczenia do roszczeń i ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z eliminacją źródeł niekorzystnych oddziaływań.

11. W celu bezpiecznej eksploatacji w KDP systemu trakcji elektrycznej prądu przemiennego kluczowe są wiedza i doświadczenie w zakresie elektroenergetyki kolejowej:

- każdy system zasilania kolei jest bardzo specyficzny niezależnie od napięcia zasilania (odbioru niespokojne z punktu widzenia systemu energetycznego, rozróżnialność wysokomocowych warunków normalnych od stanów awaryjnych, współpraca wielu podsystemów w swojej bliskości itd.);
- posiadanie pełnego obrazu całego systemu jest kluczowe – kolej to interfejsy wzajemne wszystkich podsystemów: energetyka zawodowa – energetyka kolejowa – sieć trakcyjna – tabor – sterowanie – automatyka;
- mimo zastosowania wielu systemów zasilania w danym kraju, celem zapewnienia spójności i bezpieczeństwa funkcjonowania całego ekosystemu kolejowego, funkcję operatora pełni tylko jeden podmiot;
- system prądu przemiennego dodaje dodatkową warstwę zjawisk – jest „kolejnym stopniem wtajemniczenia” – szczególnie w warunkach polskich gdzie w przyszłości jego współpraca z systemem 3 kV DC będzie codziennością.

12. Niezmiernie ważnym elementem funkcjonowania Kolei Dużych Prędkości są zagadnienia cyberbezpieczeństwa (rozumianego również jako nieprzerwany dostęp do usług) które powinno uwzględniać:

- holistyczną wiedzę o systemach teleinformatycznych stosowanych w KDP;
- określenie standardów cyberbezpieczeństwa dla KDP;
- architektoniczne podejście do projektowania cyberbezpieczeństwa (jako część systemu);
- ścisłą współpracę i kontrolę na każdym z elementów systemu Kolei Dużych Prędkości.

13. Tabor dedykowany dla Kolei Dużych Prędkości powinien spełniać wymagania:

- odpowiednia aerodynamika, pozwalająca na osiągnięcie odpowiednio wysokich prędkości (powyżej 250 km/h)
- stabilność i odporność na wibracje, przechyły i kołysanie
- odpowiednie systemy hamulcowe, sterowane cyfrowo, bezpieczne i pozwalające na odzysk energii
- odpowiedni komfort dla pasażerów
- wyposażanie w sprzęt zgodny z normą EN 50155.

14. Konferencje naukowo – techniczne poświęcone budowie i rozwojowi Kolei Dużych Prędkości będą kontynuowane w następnych latach.

**Opracował:**

mgr inż. Jan Solski  
Wiceprezes Zarządu  
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP  
Oddział w Radomiu

**Gdańsk, 21 - 23 czerwca 2023 r.**

**SITK RP Oddział w Radomiu,**

ul. prof. W. Krukowskiego 1  
26-600 Radom,

tel.: 48 360 26 97, e-mail: radom@sitkrp.org.pl,  
www: radom.sitkrp.org.pl

NIP: 796-00-19-456, Konto: 58 1240 5703 1111 0000 4899 3816

**Organizacja:** • konferencji • seminariów • szkoleń • wystaw • targów  
**Rzeczoznawstwo, Ekspertyzy, Doradztwo, Projektowanie, Usługi wydawnicze**  
**Wydawanie czasopism:**  
• Drogownictwo • Transport Miejski i Regionalny • Przegląd Komunikacyjny