

**Wnioski sformułowane podczas XV Konferencji Naukowo-Technicznej „Projektowanie,
budowa i utrzymanie infrastruktury w transporcie szynowym” INFRASZYN 2023,
zorganizowanej pod patronatem Pana Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury przez
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Radomiu przy współudziale
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz wyższych uczelni.**

1. W celu poprawy jakości obsługi podróżnych na dworcach i przystankach osobowych wskazane jest podjęcie działań mających na celu włączenie w zakres działania zarządcy infrastruktury kolejowej budowę, modernizację i zarządzanie dworcami kolejowymi.
2. Należy wprowadzić mechanizmy stymulujące prorynkowe postawy przedsiębiorców – uczestników rynku kolejowego, w tym poprzez opracowanie i wdrożenie mechanizmów zapewniających konkurencję w przewozach pasażerskich.
3. Wskazane jest kontynuowanie integracji systemowej i taryfowej sprzedaży biletów przy udziale wszystkich przewoźników wykonujących kolejowe przewozy osób.
4. Prace badawcze i rozwojowe powinny być ukierunkowane na zbudowanie urządzeń trwałych, wymagających możliwie niewielkich nakładów pracy manualnej na ich utrzymanie, wyposażonych w urządzenia diagnostyki lub autodiagnostyki umożliwiające predykcję zmian stanu i zapobieganie uszkodzeniom. Automatyzacja, centralizacja, digitalizacja, wykorzystanie sztucznej inteligencji, ATO (automatyczne prowadzenie pociągu, planowane do wprowadzenia do kolejnej edycji TSI) – to narzędzia, które mogą znacznie podwyższyć efektywność wykonywania przewozów transportem szynowym.
5. Wobec przewidywanego zwiększenia wolumenu przewozów naczep siodłowych w Europie, co będzie związane między innymi z przeładunkiem naczep nie przystosowanych do przeładunku pionowego, wskazane jest podjęcie działań mających na celu nieodpłatne udostępnianie technologii przewozu i przeładunku zainteresowanym przedsiębiorcom, co doprowadzi do masowości przewozów tym podsystemie w stosunku do innych podsystemów.
6. Niezbędna jest intensyfikacja działań mających na celu efektywną budowę połączeń gospodarczych między krajami Trójmorza, w tym utworzenie nowoczesnych szlaków komunikacyjnych na osi północ-południe w celu zmniejszania dystansu wobec państw Europy Zachodniej.
7. Budowa linii „Rail Adriatica” wymaga zagwarantowania środków na realizację bardzo kosztownych inwestycji, której nie da się sfinansować z budżetów krajowych państw leżących na tym szlaku. Wiele istotnych dla rozwoju szlaku projektów narodowych ma bardzo odległe terminy realizacji. Potrzebna jest zatem koalicja państw zdeterminowanych do realizacji takiego wspólnego projektu i konsekwentne działanie na rzecz uzyskania adekwatnego do skali przedsięwzięcia wsparcia finansowego ze strony Unii Europejskiej mocno akcentującej konieczność zwiększenia udziału kolei w transporcie, poprzez przenoszenie towarów z dróg na kolej w realizacji strategii ochrony środowiska i klimatu.
8. Na terenie Województwa Zachodniopomorskiego należy podejmować nie tylko modernizację i rewitalizację linii kolejowych, które powinny być zakończone możliwie w krótkim czasie, lecz również w niektórych przypadkach dobudowy drugich torów (np. linia nr nr 202, 402, 408). Ponadto należy również podejmować działania mające na celu budowę nowych odcinków linii kolejowych zarówno o charakterze ponadregionalnym, jak też regionalnym wraz z modernizacją kolejowej infrastruktury dostępowej do portów w Szczecinie i Świnoujściu.
9. W celu niedopuszczenia do wydarzeń kolejowych (poważne wypadki, wypadki oraz incydenty) na liniach kolejowych należy zobowiązać zarządcę infrastruktury kolejowej do skutecznego egzekwowania od inwestora, generalnego wykonawcy i podwykonawców przestrzegania przepisów prawa budowlanego, jak również instrukcji wewnętrznych w zakresie prowadzenia ruchu pociągów po torach czynnych podczas wykonywania robót w trakcie zamknięć torowych. Ponadto zadaniem zarządcy infrastruktury kolejowej powinno być zapewnienie właściwej koordynacji oraz współpracy kierowników budów, kierowników robót oraz organów nadzoru i kontroli w tym zakresie.

10. W celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych należy zapewnić m.in. należyty stan techniczny dróg dojazdowych oraz nawierzchni drogowej, w tym niedopuszczenie do poruszania się płyt przejazdowych pod pojazdem, co powoduje wydłużanie czasu przekroczenia przejazdu.
11. Należy podjąć działania mające na celu wprowadzenie i stosowanie inteligentnych systemów projektowania i prowadzenia ruchu kolejowego w celu eliminacji zbędnego hamowania i przyspieszania pociągu, co konsekwencji doprowadzi do uzyskania oszczędności energetycznych oraz większej płynności ruchu pociągów dzięki odpowiedniej modyfikacji profilu prędkości.
12. Dla zapewnienia oszczędności energii elektrycznej wskazane jest wdrożenie przez przewoźników rozwiązań wprowadzonych przez Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.:
 - nabywanie wyłącznie energooszczędnych pojazdów kolejowych,
 - kontynuowanie i rozwój projektu eco-driving oraz wdrożenie systemu motywacyjnego/premialnego dla drużyn trakcyjnych,
 - racjonalne konstruowanie rozkładów jazdy, maksymalne ograniczenie jazd pociągów pozahandlowych/służbowych,
 - ciągłe budowanie świadomości personelu w kwestii oszczędzania energii – stały punkt między innymi pouczeń okresowych,
 - uruchamianie instalacji fotowoltaicznych,
 - modernizacja oświetlenia w zapleczach utrzymania taboru, w tym montaż oświetlenia inteligentnego.
13. Zastosowanie w niedalekiej przyszłości systemu zasilania trakcji 2x25kV AC powinno spowodować przygotowanie przez zainteresowane podmioty do modyfikacji obecnych rozwiązań technologicznych.
14. Ze względu na fakt, że wprowadzenie sieci trakcyjnej 2x25kV AC zmieni warunki pracy urządzeń srk producenci powinni przeanalizować i ewentualnie dostosować możliwość pracy swoich urządzeń srk w warunkach oddziaływania przedmiotowego systemu zasilania.

Zakopane, 26 - 28 kwietnia 2023 r.