– Likwidacja pociągu EC/EIC Wawel uświadamia niewykorzystany potencjał linii kolejowej E-30 – komentuje dla „Rynku Kolejowego” dr Michał Beim. Ekspert Instytutu Sobieskiego uważa, że należy poważnie przeanalizować sposób poprawy połączeń międzynarodowych.

Województwo Dolnośląskie jeszcze w kwietniu liczyło na uruchomienie nowego, szybkiego połączenia kolejowego łączącego Wrocław z Berlinem. Tymczasem od nowego rozkładu jazdy, kiedy zlikwidowany zostanie pociąg EC „Wawel” Wrocław-Hamburg, Wrocław utraci jedyne bezpośrednie połączenie ze stolicą Niemiec. – Likwidacja pociągu EC/EIC Wawel uświadamia niewykorzystany potencjał linii kolejowej E-30 – komentuje dla „Rynku Kolejowego” dr Michał Beim, ekspert Instytutu Sobieskiego.

– Wydawać by się mogło, że linia należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego będzie stanowić istotny korytarz dla pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego w Polsce, łącząc obszary metropolitalne Wrocławia, Górnego Śląska i Krakowa z Niemcami. Niestety, mimo nakładów inwestycyjnych (maksymalna prędkość 160 km/h, ETCS poziomu drugiego, GSM-R) potencjał linii, zwłaszcza dla dalekobieżnego transportu pasażerskiego nie jest wykorzystany. Problemem jest przede wszystkim brak systemowego spojrzenia na linię po obu stronach granicy – uważa dr Beim. Zadanie, które dla polskiej strony stało się priorytetem, dla Niemiec takim zadaniem nie jest. Priorytetem rządu RFN są połączenia północ-południe, w tym rozbudowa linii nadreńskiej do czterech torów, jak i rozbudowa dojazdów do portów w Hamburgu i Bremie do podobnych standardów.

Leave this field empty if you're human:

Co z elektryfikacją?

Według dr Michała Beima, głównym problemem trasy E-30 jest brak elektryfikacji w najbardziej atrakcyjnym z punktu widzenia prowadzenia ruchu pasażerskiego wariancie przez Zgorzelec i Görlitz. – Trasa po niemieckiej stronie nie posiada trakcji elektrycznej między Chociebużem a granicą. Po polskiej stronie od Węglińca do granicy. Terminy elektryfikacji po stronie niemieckiej stanowią raczej wyraz życzeń, niż realne deadline-y – uważa ekspert. Wprawdzie istnieje program rozbudowy trasy od Berlina do granicy w Zgorzelcu zakładający elektryfikację, podniesienie prędkości do 160 km/h i zapewnienie na całej długości dwóch torów, ale dotąd rewitalizacji poddano niespełna 90 km odcinek pomiędzy Königs Wusterhausen, Lübbenau i Chociebużem. A cała inwestycja to koszt

minimum 240 mln euro. – Paradoksalnie, przyspieszenie inwestycji można zawdzięczać kryzysowi gospodarczemu, który rozpoczął się w 2008 r. Prace zostały sfinansowane w ramach pakietów stymulujących koniunkturę – zauważa Beim.

W alternatywnym wariancie trasy, tj. przez przejście graniczne Węgliniec-Horka, trasa E-30 ma więcej szczęścia – przynajmniej jeśli chodzi o działania na rzecz rewitalizacji i elektryfikacji po stronie niemieckiej. Przykładowo w 2012 roku podjęto się prac projektowych na linii od Knappenrode przez Horkę do granicy polsko-niemieckiej. – Tutaj impuls pochodził akurat od przewoźników. Rosnące przewozy towarowe wymagają odpowiedniej infrastruktury. Pełna elektryfikacja po obu stronach granicy nie tylko w przyszłości umożliwi stosowanie lokomotyw dwusystemowych w ruchu pasażerskim, ale również uczyni szlak bardziej atrakcyjnym dla przewozów towarów, pobudzając rozwój gospodarczy w Polsce. Należy nadmienić, że możliwość w miarę szybkiego przejazdu na jednej lokomotywie z Niemiec do Polski była ważnym czynnikiem na rzecz wyboru Wrześni dla lokalizacji zakładów Volkswagena – zauważa dr Michał Beim.

Środki włożone w E30 bez efektów

Jak zauważa ekspert Instytutu Sobieskiego, brak elektryfikacji na kluczowych odcinkach uczyniła połączenie kolejowe nieatrakcyjnym czasowo. Równoczesny rozwój autostrady doprowadził do pojawienia się konkurencji ze strony indywidualnej motoryzacji i transportu autobusowego. Jeszcze na początku jesieni 2014 r. na jedno połączenie kolejowe dalekobieżne (EC Wawel) Deutsche Bahn uruchamiała trzy połączenia autobusowe pod marką IC Bus. Nie tylko były szybsze i tańsze, ale również usługi, które na pokładzie niemieckich pociągów dużo kosztują, pasażerom autobusów DB były udostępniane za darmo (Internet działający zarówno w Polsce i w Niemczech) lub dużo taniej (gastronomia na pokładzie). Bilety na połączenie autobusowe można było kupić we wszystkich kanałach sprzedaży Deutsche Bahn. Mimo to IC Bus nie cieszył się powodzeniem, przewożąc zazwyczaj po kilkunastu pasażerów.

Wraz ze z likwidacją EC Wawel zostaje tylko jeden autobus Deutsche Bahn. – Lukę na rynku połączeń autobusowych wypełnia Polski Bus. O ile w ramach połączeń regionalnych linia E-30 odgrywa znaczącą rolę, to otwartym pozostaje pytanie, czy RegioEkspressy z Wrocławia do Drezna zostaną jedynymi pociągami pasażerskimi wykorzystującymi możliwości tej międzynarodowej linii? – pyta dr Michał Beim.
Ekspert podsumowuje, że w przyszłości warto przemyśleć strategię rozwoju połączeń transgranicznych, tak aby uzyskiwać w miarę szybko efekty. – Dla mającej ogromne potrzeby inwestycyjne Polski, środki wydane na linię E-30 są na razie pieniądzem zamrożonym – konkluduje.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl.

Źródło: Rynek Kolejowy. Czytaj dalej…

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl.