



INICJATYWA POLSKO-NIEMIECKIEJ KOLEI PASAŻERSKIEJ

Zmiana rozkładu jazdy 2022/23: niewiele nowego, wiele robót na trasach, ale tylko niewielkie ulepszenia

Inicjatywa Polsko-Niemiecka Kolei Pasażerskiej (KolejDEPL) informuje o najważniejszych zmianach w polsko-niemieckich połączeniach kolejowych, które wejdą w życie wraz z kolejnym rocznym rozkładem jazdy pociągów

W transporcie dalekobieżnym nie ma prawie żadnych zmian. Zapowiadane od dłuższego czasu przez DB Fernverkehr i PKP Intercity zagęszczenie rozkładu jazdy pociągu **Berlin-Warszawa-Express** o szóstą parę pociągów ma zostać zrealizowane w ciągu roku. W Berlinie pociągi będą w dużej mierze kierowane na dworce Lichtenberg i Gesundbrunnen, a nie przez Stadtbahn. Również w Warszawie z powodu prac budowlanych niektóre pociągi jadą na stację Warszawa Gdańska zamiast Warszawa Centralna.

Z kolei w polsko-niemieckim transporcie lokalnym ruch kolejowy ograniczany jest przez prace budowlane. Należy mieć nadzieję, że po ich ukończeniu więcej pociągów będzie rzeczywiście przekraczać granicę na Odrze i Nysie z krótszym czasem przejazdu.

Między **Berlinem**, Angermünde, Tantow i **Szczecinem** trwają na przykład prace budowlane nad rozbudową i elektryfikacją linii. Pasażerowie muszą więc nadal być nastawieni na mniejszą liczbę połączeń oraz na autobusowy transport zastępczy. Natomiast od 2026 roku mają tu kursować w częstym takcie nowoczesne szynobusy elektryczne firmy DB Regio. Firma niedawno wygrała przetarg na obsługę tego odcinka. Należy mieć nadzieję, że linia zostanie ukończona w terminie, a nowe dwusystemowe pojazdy będą gotowe i dopuszczone do ruchu w 2026 roku. Do tego czasu podróżni mają alternatywę w postaci przesiadki w Pasewalku. Niestety, podmiotom odpowiedzialnym nie udało się zapewnić korzystnych połączeń: na trasie Berlin - Szczecin zdarza się, że w Pasewalku czeka się ponad godzinę. W przeciwnym kierunku czas przesiadki wynosi optymalne pięć minut. Jednak zainteresowani informują, że to przesiadka niestety nie jest gwarantowana nawet przy tylko niewielkich opóźnieniach.

Prace budowlane na „Ostbahn” **Berlin - Kostrzyn** nie zostały jeszcze zakończone. Po dwóch latach od zamknięcia na czas nowej budowy mostu na Odrze, linia miała zostać ponownie otwarta w wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Jednak budowa mostu nie została ukończona w terminie. Niedogodny i czasochłonny transport zastępczy zostanie więc przedłużony do nowego roku. Ponadto po stronie niemieckiej nadal nie ma zobowiązania do rozbudowy dwutorowej i elektryfikacji linii. O ile w Polsce projekt elektryfikacji linii 203 będzie wdrażany w najbliższych latach, to rząd federalny nadal nie uznaje ponadregionalnego znaczenia linii i nie zapewnia środków na rewitalizację. Z powodu braku możliwości przewozowych już teraz dochodzi do przepełnienia pociągów i chaosu w ruchu podmiejskim do Berlina. Dodatkowo na rozbudowę można było pozyskać dotacje europejskie. Przy takim blokującym rozwój nastawieniu, propagowany przez rząd federalny „ekologiczna transformacja transportowa” nie wydaje się naszym zdaniem możliwa do zrealizowania.

Najważniejszym jednak ulepszeniem w nowym rozkładzie jazdy jest to, że reaktywowana latem trasa **Guben - Gubin - Zielona Góra** nie będzie obsługiwana tylko w weekendy, ale od 12 grudnia będzie obsługiwana codziennie. W dni powszednie ma kursować sześć par pociągów, a w weekendy pięć. Dwa

miasta partnerskie Cottbus i Zielona Góra zostaną połączone ze sobą w dość tani sposób – z jedną przesiadką w Guben. Ponieważ nadal nie ma taryfy transgranicznej, Polregio przewozi pasażerów na odcinku Guben - Gubin w sposób niebiurokratyczny, nie pobierając opłaty za przejazd. Nasza inicjatywa z zadowoleniem przyjmuje tą poprawę i ceni pragmatyczne podejście przedsiębiorstw kolejowych zaangażowanych w organizację transportu.

Z kolei w przypadku połączeń przez **Görlitz** wszystko pozostaje bez zmian. Niemieccy politycy konsekwentnie deklarują swoje poparcie dla rozbudowy i elektryfikacji linii Berlin - Cottbus - Görlitz i Drezno - Bautzen - Görlitz; spekuluje się nawet o usługach poziomu ICE. Nie wiadomo jeszcze, kiedy zostanie to zrealizowane. Jak na razie nie ma nawet wiążącego harmonogramu elektryfikacji stacji Görlitz. Trakcja elektryczna zainstalowana na moście nad Nysą Łużycką po polskiej stronie w 2019 roku wciąż czeka na przedłużenie o 800 metrów w głąb hali dworcowej, choć linia ta była już zelektryfikowana w latach 1923-1946. Strona polska planuje obecnie także reelektryfikację linii Zgorzelec - Jelenia Góra (Hirschberg). Dla podróżnych pozostanie więc na wielu trasach czasochłonna i niewygodna podwójna przesiadka: w Görlitz i Zgorzelcu. Połączenia międzymiastowe w obrębie Polski nadal nie są w stanie dotrzeć na zachodnią stronę Nysy. Dlatego też wzywamy stronę niemiecką do ostatecznego przedstawienia harmonogramów realizacji niezbędnych do przedłużenia linii w nadchodzącym roku obowiązywania rozkładu jazdy oraz do zapewnienia finansowania zamiast składania kolejnych gołosłownych deklaracji.