



Nowości na temat polsko-niemieckich powiązań transportowych w związku ze zmianą rozkładu jazdy 17 grudnia:

W transporcie dalekobieżnym:

- dotychczasowy pociąg nocny Przemysł-Kraków-Wrocław-Berlin zostanie zastąpiony wczesnym lub późnym pociągiem Eurocity Kraków-Wrocław-Berlin. Pociąg dzienny „EC Wawel” Przemysł-Kraków-Wrocław-Berlin będzie kursował bez zmian. Oznacza to, że nadal w ofercie pozostaną dwa bezpośrednie połączenia między Krakowem lub Wrocławiem a Berlinem.
- dla podróżujących nocą dostępne jest nowe bezpośrednie połączenie Warszawa-Kraków-Oświęcim-Wiedeń-Monachium. Bawaria będzie miała bezpośrednie połączenie z Polską po raz pierwszy od lat.
- „Berlin-Warszawa Express” nadal będzie kursować sześć razy dziennie co dwie godziny. Nie będzie natomiast późnego połączenia. Ostatnie odjazdy są: o 17:52 z Berlina do Warszawy i o 16:45 z Warszawy do Berlina.
- EC Berlin-Gdańsk kursuje bez zmian.
- weekendowy „Pociąg do kultury” Berlin-Cottbus-Wrocław pozostaje. W berlińskiej administracji starano się zlikwidować to połączenie finansowane przez land. Starania te jednak nie zakończyły się sukcesem. Z punktu widzenia naszej inicjatywy „Pociąg do kultury” musi pozostać, dopóki nie zostanie ustanowione dalekobieżne połączenie z prawdziwego zdarzenia na trasie Berlin-Cottbus-Wrocław. Niemieccy politycy, zamiast nieustannie składać gołosłowne deklaracje, powinni wreszcie wdrożyć rozbudowę i elektryfikację linii kolejowej Berlin-Cottbus-Görlitz, co zostało obiecane Polsce w umowie międzyrządowej w 2003 roku.

Niestety, na wielu połączeniach regionalnych zamiast pociągów nadal na porządku dziennym jest autobusowa komunikacja zastępcza:

- jedyną znaczącą poprawę stanowi zwiększenie liczby par pociągów od poniedziałku do piątku z Żagania i Żar do Forst z czterech do pięciu na regionalnej linii kolejowej (RB 93). Wszystkie te pociągi są skomunikowane z pociągami do Cottbus. Przesiadki w Forst nie będzie. W weekendy nadal będą kursowały dwa bezpośrednie pociągi Wrocław - Żary - Forst z możliwością przesiadki do Cottbus.
- na trasie RB 92 Guben-Zielona Góra w dni powszednie kursuje sześć par pociągów, a w weekendy pięć, z czego dwie pary są skomunikowane z pociągami do Cottbus. Od teraz pociągi te zatrzymują się także w Cottbus-Sandow. Tam można przesiąść się do „kolei parkowej” Cottbus. Ułatwia to odwiedzającym z Zielonej Góry zwiedzanie Parku Branitz, Zoo w Cottbus i Parku Spreeau.
- Uzdrowskowa Linia Kolejowa „Usedomer Bäderbahn (UBB)” Züssow-Seebad Heringsdorf-Świnoujście (RB 23) cierpi na niedobór personelu w nastawniach. Późne i nocne połączenia są obsługiwane autobusem jako komunikacja zastępcza. Autobusy kursują tylko do granicy z Ahlbeck, pozostawiając polski odcinek całkowicie bez obsługi. W rezultacie wielu polskich pracowników pracujących po niemieckiej stronie nie jest już w stanie dotrzeć do swoich miejsc pracy środkami transportu publicznego.
- na trasie RB 66 Berlin-Angermünde-Szczecin do 2026 roku będą prowadzone prace służące rozbudowie. Pasażerowie nadal będą musieli zadowolić się niewygodną autobusową

komunikacją zastępczą. Opcja, polegająca na kursowaniu bezpośrednich pociągów z Berlina do Szczecina przez Pasewalk w nadchodzącym rozkładzie jazdy również nie będzie wykorzystana. Ponadto RB do Szczecina spóźnia się w Pasewalku na połączenie z Berlina o minutę.

- DB Netz nadal nie zakończyła budowy nowego mostu na Odrze na „Ostbahn” (LK 203) Berlin-Kostrzyn (RB 26). Oznacza to, że zapowiadane na dwa lata zamknięcie linii trwa już czwarty rok, pozostawiając podróżnym jedynie niewygodną „komunikację zastępczą” w przepelnionych minibusach. Nowa data oddania mostu zaplanowana to „wiosna 2024 roku”. Z kolei po polskiej stronie prace remontowe na moście nad Wartą zakończyły się zgodnie z harmonogramem
- pomiędzy Görlitz a Krzewiną Zgorzelecką (linia kolejowa Görlitz-Zittau, BR 65) po raz kolejny pojawili się złodzieje trakcji. W rezultacie również między Hagenwerder a Zittau realizowana jest komunikacja zastępcza. Dla podróżnych nic nowego – znają to już z poprzednio prowadzonych prac budowlanych i kradzieży kabli. Pozostaje mieć nadzieję, że naprawa uszkodzonych systemów sygnalizacyjnych nie potrwa ponownie kilku miesięcy. Tymczasem strona polska i czeska pracują nad reaktywacją połączeń Görlitz-Zgorzelec-Bogatynia oraz Görlitz-Zawidów-Liberec. W przyszłości pojawią się więc alternatywy dla podróży z Berlina do Karkonoszy i Liberca.

Inicjatywa Polsko-Niemieckiej Kolei Pasażerskiej (KolejDEPL) z zadowoleniem przyjmuje usprawnienia związane ze zmianą rozkładu jazdy, niezależnie od komunikacji zastępczej na większości linii. Ingo Koschenz, rzecznik inicjatywy i rzecznik ds. transportu w Europie Wschodniej w niemieckim stowarzyszeniu pasażerów PRO BAHN, ostrzega jednak: *„Ten, kto ma plan chcesz podwojenia liczby pasażerów podróżujących koleją do 2030 r., musiałby w końcu pod względem rozbudowy i zagęszczenia rozkładu jazdy dokonać zmiany takiej, jak zmiana prędkości pociągów z niskiej na porównywalną z prędkością składów typu ICE. Jeden lub dwa dodatkowe pociągi na zmianę rozkładu jazdy nie wystarczą. Co więcej, nawet na liniach, na których nie są prowadzone prace budowlane, brak jest niezawodnych połączeń. W zeszłym roku, podczas wszystkich moich podróży transgranicznych, sam musiałem doświadczyć odwoływania pociągów w krótkim czasie. Zwłaszcza po stronie niemieckiej nie było informacji o połączeniach alternatywnych. Podczas gdy w Polsce pracownik kolei osobiście kierował każdego podróżnego do podstawionego autobusu zastępczego, w Niemczech nie było nawet żadnej informacji o tym, czy autobus zastępczy kursuje - nie mówiąc już o tym, kiedy i gdzie”.* Takich sytuacji należy unikać za wszelką cenę. Należy wezwać operatorów do utrzymywania wystarczającej rezerwy operacyjnej pojazdów i personelu. *„Niedopuszczalne jest zastępowanie pociągów autobusami, ponieważ zachorował pracownik nastawni albo jedyna lokomotywa z międzynarodową licencją jest uszkodzona lub musi zostać poddana przeglądowi”* - dodaje Koschenz. *„Jest to niezrozumiałe już choćby dlatego, że z powodu wielu zamknięć linii spowodowanych pracami budowlanymi powinno być dostępnych wystarczająco dużo lokomotyw z zagranicznymi licencjami”.*

Nasza inicjatywa wzywa również do konsekwentnego uznawania „Deutschlandticket” (tzw. „Bilet za 49 EURO”) w Polsce. Wszakże bilet ten jest honorowany w ruchu przygranicznym w strefie ZVON między Görlitz a Zgorzelcem lub Krzewiną Zgorzelecką, w komunikacji miejskiej we Frankfurcie nad Odrą oraz na linii uzdrowiskowej UBB. Na obszarze Związku Komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia (VBB) oraz między Pasewalkiem a Szczecinem posiadacze biletów Deutschlandticket muszą zakupić bilet na przekroczenie granicy. Bilet przesiadkowy według taryfy krajowej jest ważny tylko w Polsce. Anja Schmotz, rzeczniczka Inicjatywy i wiceprzewodnicząca stowarzyszenia pasażerów PRO BAHN, podkreśla: *„Bilet jest honorowany w autobusie między Frankfurtem nad Odrą a Słubicami. Pokonując tę samą odległość pociągiem, trzeba dokupić bilet przejściowy. Kto ma to zrozumieć? Bilet Deutschlandticket został wprowadzony, aby pasażerowie mogli wsiąść do pociągu lub autobusu bez konieczności ukończenia studiów magisterskich w zakresie rozumienia taryf.”*
