

Pociąg Europejskiego Roku Kolei

Informację opracował Janusz POLIŃSKI¹

Streszczenie

Rok 2021 został ogłoszony przez Komisję Europejską Europejskim Rokiem Kolei. Jednym z wydarzeń związanych z obchodami, było uruchomienie specjalnego pociągu promującego kolej, jako najbardziej ekologicznego środka transportu. Trasa pociągu o długości 20 000 km przebiegała przez terytoria większości państw Wspólnoty, a także przez Szwajcarię, Serbię i Macedonię Północną. Z powodu różnych szerokości torów stosowanych w Europie, skład pociągu normalnotorowego zastąpiono na trasie Lizbona – Madryt – Hendaye, pociągiem iberyjskim złożonym z sześciu wagonów Talgo, dostarczonym przez koleje hiszpańskie. Na odcinku Tallin – Ryga – Wilno – Kowno kursował pociąg bałtycki dostarczony przez koleje litewskie. Przejazdowi pociągu towarzyszyły spotkania osób odpowiedzialnych za transport, naukowców i kolejarzy, na których omawiano ważne problemy związane z uproszczeniem funkcjonowania kolei, tak od strony prawnej, jak i technicznej. Wydarzenie trwało 36 dni i zakończyło się 7 listopada 2021 roku w Paryżu.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, europejski rok kolei, Express Łączący Europę



Rys. 1. Baner Europejskiego Roku Kolei

Przejazd pociągu był jednym z wydarzeń wpisujących się w obchody Europejskiego Roku Kolei (rys. 1). Inicjatywa Komisji Europejskiej promowała kolej jako bezpieczny i ekologiczny środek transportu. Projekt był koordynowany przez Wspólnotę Europejskich Zarządców Kolei i Infrastruktury (CER, ang. *Community of European Railway and Infrastructure Companies*) i był realizowany we współpracy z europejskimi operatorami kolejowymi, zarządcami infrastruktury oraz licznymi partnerami na poziomie UE i lokalnym. Podkreślano, że transport kolejowy to jedyny środek transportu, który w latach 1990–2017 w największym stopniu ograniczył emisję i zużycie energii, stawiając w coraz większym stopniu na

odnawialne źródła jej pozyskania. Zachęcanie do korzystania z usług kolei zarówno przy przewozie osób, jak i towarów, to kierunek działań mających przyczynić się do osiągnięcia celu Zielonego Ładu, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku.

Jak zakładali organizatorzy, przedsięwzięcie pokazało bardzo dobrą współpracę między przewoźnikami i zarządcami europejskiej infrastruktury kolejowej. Trasa przejazdu pociągu (rys. 2), który nazwano „Express Łączący Europę”, miała ukazać problem, jakim jest wciąż niewystarczająca infrastruktura kolejowa w Europie. Miała także zachęcić kolejnych mieszkańców Europy do wybierania tego środka transportu. Z powodu znacznej elektryfikacji linii, kolej emituje dużo mniej CO₂ niż transport drogowy lub lotniczy. Transport kolejowy Europy odpowiada za 0,4% emisji gazów cieplarnianych. Za największą emisję, bo aż 71,8% odpowiada transport drogowy, transport morski generuje 14,1% emisji gazów, lotniczy zaś 13,2%. Inicjatywę Komisji Europejskiej można przedstawić w sześciu punktach [2]:

- 3 rodzaje pociągów przystosowanych do różnej szerokości torów w Europie,
- 26 odwiedzonych państw,
- 33 przekroczone przejścia graniczne,
- 40 partnerów kolejowych odpowiedzialnych za przejazd,
- ponad 100 odwiedzonych miast, w tym targi TRAKO w Gdańsku,
- 20 000 kilometrów przebytej trasy.

¹ Dr inż., emerytowany pracownik Instytutu Kolejnictwa, e-mail: jpolin53@vp.pl.



Rys. 2. Trasa pociągu „Express Łączący Europę” [1]

Europejski ekspres, to w rzeczywistości są trzy różne pociągi dostosowane do różnych szerokości torów w Europie (1435, 1520 i 1668 mm). Pociąg normalnotorowy (rys. 3) został zastąpiony przez pociąg iberyjski złożony z sześciu wagonów Talgo

i dostarczony przez koleje hiszpańskie RENFE (rys. 4). Pociąg bałtycki, był dostarczony przez koleje litewskie LTG (rys. 5). Pociągi te przejeżdżały odpowiednio na odcinkach Lizbona – Madryt – Hendaye oraz Tallin – Ryga – Wilno – Kowno.



Rys. 3. Pociąg normalnotorowy „Express Łączący Europę” na dworcu Gdańsk Główny [3]



Rys. 4. Pociąg iberyjski „Express Łączący Europę” na dworcu Lizbona Oriente [4]



Rys. 5. Pociąg bałtycki „Express Łączący Europę” na dworcu w Wilnie [5]

Pociąg normalnotorowy składał się z: wagonu sypialnego Austriackich Kolei Federalnych (ÖBB), wagonu restauracyjnego włoskich Kolei Państwowych (FS), wagonu panoramicznego Szwajcarskich Kolei Federalnych (SBB), wagonu bezprzedziałowego Kolei Niemieckich (DB), wagonu konferencyjnego Francuskich Kolei Państwowych (SNCF) i wagonu wystawowego Węgierskich Kolei Państwowych (MAV).

W nawiązaniu do bałtyckiego pociągu „Express Łączący Europę” warto nadmienić, że ten pociąg jest spalinowym zespołem trakcyjnym typu 730 ML wyprodukowanym w Polsce przez Pesę. Siedem takich pociągów zakupiły koleje litewskie. Pojazdy tego typu są wykorzystywane m.in. do obsługi przewozów w relacji Wilno – Mińsk. Szkoda, że polskie publikatory, w tym branżowe, nie podkreśliły faktu, że pociąg został wyprodukowany przez polski przemysł kolejowy. Taką okazję wykorzystali Hiszpanie, promując w pociągu iberyjskim swój produkt w postaci wagonów Talgo.

W pociągu bałtyckim, ministrowie państw bałtyckich wraz z przedstawicielami projektu Rail Baltica, przygotowali „kapsułę czasu” zawierającą przesłanie dla przyszłych pokoleń. Kapsuła będzie wmurowana w fundamenty projektowanego nowego Dworca Centralnego w Rydze. W najnowszej historii pociąg ten był pierwszym składem pasażerskim, który od ponad 20 lat połączył Estonię, Łotwę i Litwę [9]. Obecnie brak takiego połączenia pasażerskiego istotnym wydarzeniem w Kownie było spotkanie szerotorowego pociągu bałtyckiego z pociągiem normalnotorowym. Chciano przez to podkreślić jednoczącą siłę różnych korytarzy transportowych i wskazać wciąż istniejące problemy wynikające z różnych szerokości torów.

W Halle w Niemczech, podróżnym pociągu „Express Łączący Europę” zaprezentowano działanie automatycznego sprzęgu samoczynnego (DAC) stosowanego w wagonach towarowych (rys. 6). Zaproszeni goście byli świadkami nowej ery w tej dziedzinie kolejnictwa.

Federalny Urząd Transportu (FOT) Szwajcarii i przedstawiciele sektora kolejowego transportu towarowego wykorzystali pojawienie się w Bazylei pociągu „Express Łączący Europę”, aby przedstawić swoje zamiary wprowadzenia cyfrowego automatycznego sprzęgu na całej szwajcarskiej sieci. FOT wraz ze Związkiem Transportu Publicznego (PTU) oraz Stowarzyszeniem Branży Załadunku i Logistyki (VAP) pracują nad wyposażeniem wszystkich wagonów towarowych i lokomotyw Szwajcarii w ten rodzaj sprzęgu.

Władze SBB Cargo, spółki zależnej od Szwajcarskich Kolei Federalnych (SBB), uznały, że automatyzacja, a zwłaszcza sprzęg DAC, będzie odgrywał dużą rolę w przyszłości kolejowego transportu towarowego zarówno w Szwajcarii, jak i w Europie. Ciekawostką jest to, że SBB Cargo stosuje automatyczne sprzęgi do transportu kombinowanego na części swojej sieci od maja 2019 roku. Rada nadzorcza Europejskiego Programu Dostaw DAC wybrała w 2021 roku konstrukcję sprzęgu typu Scharfenberga, jako preferowaną w całej Europie. Władze SBB Cargo twierdzą, że transgraniczną konkurencyjność kolei można osiągnąć jedynie przez standaryzację [6].



Rys. 6. Widok sprzęgu automatycznego prezentowanego w Halle [7]

Z uwagi na problematykę dotyczącą sprzęgu samoczynnego DAC, także dla kolejowego transportu w Polsce warto, aby więcej na ten temat napisali specjaliści naukowo-badawczy związani z branżą taboru. Artykuł byłby istotny zarówno dla producentów taboru, jak i licencjonowanych przewoźników zwłaszcza, że w czasopiśmie poświęconych kolejnictwu jest niewiele informacji na ten temat.

Wjazd pociągu do Belgradu zbiegł się z organizowanym w tym mieście „Szczytem Kolejowym Bałkanów Zachodnich 2021”. Szczyt był organizowany przez Wspólnotę Transportową, Europejski Bank Inwestycyjny oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, a jego gospodarzem było serbskie Ministerstwo Budownictwa, Ruchu i Infrastruktury [10].

Po 36 dniach podróży przez Europę, w dniu 7 października 2021 roku pociąg „Express Łączący Europę” dotarł do Paryża. Unijna komisarz ds. transportu Adina Vălean powiedziała: (...) *Connecting Europe Express to ruchome laboratorium, które w czasie rzeczywistym ukazało wiele osiągnięć naszego jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i naszej sieci TEN-T, aby umożliwić bezproblemowe podróżowanie po całej Unii. Chciałabym wyrazić serdeczną wdzięczność wszystkim, którzy pomogli nam przekształcić Connecting Europe Express z pomysłu w rzeczywistość (...)* [8].

Warto także przytoczyć wypowiedź dyrektora generalnego Austriackich Kolei Federalnych, który powiedział: (...) *Connecting Europe Express osiągnął dziś dwa cele. Nie tylko dotarł do miejsca docelowego w Paryżu, ale, co ważniejsze, zwrócił uwagę na wyzwania związane z transgranicznymi usługami kolejowymi. Jeśli kolejny ważny cel, Zielony Ład, ma odnieść sukces, prowadzenie pociągu przez Europę musi stać się równie łatwe, jak prowadzenie ciężarówki. Aby to osiągnąć, kolej będzie potrzebowała większej przepustowości i nowych inwestycji w infrastrukturę. Warunki ramowe muszą zostać dostosowane tak, aby stworzyć równe szanse dla wszystkich rodzajów transportu. Gratuluję i dziękuję wszystkim zaangażowanym w ten niezwykle udany projekt (...)* [8].

Na paryskiej uroczystości związanej z przejazdem wyjątkowego pociągu sformułowano cztery wstępne wnioski z tego przejazdu.

1. Do pełnego wykorzystania potencjału kolei niezbędna jest nowoczesna i wysokiej jakości transgraniczna infrastruktura kolejowa. Istnieje konieczność podjęcia wspólnych działań w celu ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T): sieci bazowej do 2030 roku, a sieci kompleksowej do 2050 r. Komisja Europejska powinna zaproponować zmiany w rozporządzeniu TEN-T w 2021 roku. Jednocześnie zaproszono do składania wniosków na projekty dotyczące nowej, zmodernizowanej i ulepszonej europejskiej infrastruktury transportowej, na co przeznaczono 7 mld EUR w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Unijny instrument naprawy i odporności może wspierać modernizację oraz interoperacyjność infrastruktury kolejowej, a także kluczowe projekty infrastrukturalne, w tym m.in. realizację projektu Rail Baltica.
2. Istniejąca infrastruktura musi być lepiej zarządzana. Może w tym pomóc cyfryzacja. Istotne w tym procesie jest wdrażanie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), które zwiększy przepustowość linii, bezpieczeństwo, niezawodność i punktualność kursowania pociągów. Badania naukowe oraz innowacje powinny uwolnić większe możliwości, a nowe partnerstwo „Europe’s Rail” powinno opierać się na wynikach europejskich projektów, np. Shift2Rail.
3. Należy w większym zakresie wdrażać wspólne wymagania w celu wzmocnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Przykładem mogą być europejscy maszyniści, którzy powinni mieć możliwość śledzenia procedury w czasie przejazdu pociągów przez granice, tak jak mogą to robić piloci i kierowcy ciężarówek. Jednocześnie czwarty pakiet kolejowy powinien wyeliminować przeszkody tworzone przez przepisy krajowe oraz ustanowić otwarty i konkurencyjny europejski rynek kolejowy pod względem technicznym, operacyjnym i handlowym.
4. Kolej powinna stać się bardziej atrakcyjna, aby zachęcić więcej osób i firm do wybrania jej jako środka transportu. Pomogłaby poprawa sprzedaży biletów i możliwości planowania podróży różnymi rodzajami transportu, podobnie jak obniżenie kosztów podróży koleją w porównaniu z alternatywnymi rodzajami transportu. W tym kontekście Komisja Europejska ma przedstawić w grudniu 2021 roku plan działania na rzecz zwiększenia kolejowych pasażerskich transgranicznych usług dalekobieżnych [8].

Bibliografia

1. <https://es.airlinestravel.ro/trenul-connecting-europe-express-a-inceput-calatoria-prin-europa.html> [dostęp: 30.10.2021].
2. https://europa.eu/year-of-rail/index_pl [dostęp: 31.10.2021].
3. <https://kurier-kolejowy.pl/aktualnosci/38864/pociag-laczac-europe--oficjalnie-powitany-w-polsce--powszawie-czas-na-gdansk.html> [dostęp: 31.10.2021].
4. <https://blogtransportowy1.blogspot.com/2021/10/?m=0> [dostęp: 01.11.2021].
5. <https://kurier-kolejowy.pl/aktualnosci/38859/baltic-express-blizniaczy-pociag-connecting-europe-express-wyruszył-z-wilna-do-tallina.html> [dostęp: 01.11.2021].
6. <https://www.railjournal.com/freight/swiss-to-fit-digital-couplers-to-all-freight-wagons-and-locomotives/> [dostęp: 01.11.2021].
7. <https://dubisthalle.de/connecting-europe-express-sonderzug-macht-halt-in-halle-saale> [dostęp: 01.11.2021].
8. <https://www.eureporter.co/economy/2021/10/08/connecting-europe-express-reaches-final-destination-after-20000km-journey/> [dostęp: 01.11.2021].
9. <https://europeancommission.medium.com/8-ways-the-connecting-europe-express-brought-europe-together-2685e7d8cf50> [dostęp: 01.11.2021].
10. <https://rs.n1info.com/english/news/connecting-europe-express-in-belgrade/> [dostęp: 01.11.2021].