

# Eurotunnel

## – inauguracja ruchu pasażerskiego

**Inauguracja regularnego ruchu pasażerskiego pod Kanalem La Manche 14 listopada 1994 roku otwiera nowy etap rozwoju europejskiej sieci kolejowej. Linie kolejowe Wielkiej Brytanii zostaną w sposób bezpośredni włączone do sieci na kontynencie europejskim. Przedsięwzięcie to jest także triumfem koncepcji budowy od podstaw nowych linii kolejowych przystosowanych do dużych prędkości, zapoczątkowanej w roku 1981 przez koleje francuskie linią Paryż-Lyon.**

Planowane nowe linie po obu stronach kanału umożliwią stworzenie sieci szybkich połączeń pasażerskich alternatywnych dla komunikacji lotniczej.

Na początek do obsługi nowych połączeń zakupiono 38 pociągów wyprodukowanych przez konsorcjum pod przewodnictwem GEC Alstom o wartości 912 mln funtów. Tabor ten został zamówiony przez koleje francuskie, brytyjskie, belgijskie. Całe przedsięwzięcie zostało zrealizowane z blis-

ko rocznym opóźnieniem, na które złożyły się trudności techniczne przy budowie tunelu oraz konieczność rozwiązania problemów związanych z zasilaniem pociągów z trzeciej szyny w okolicy Londynu.

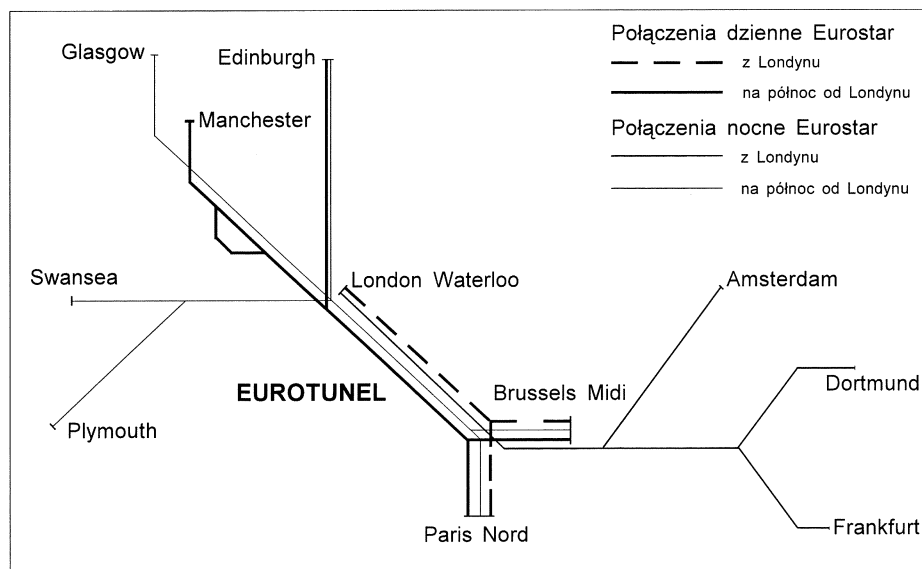
Strona brytyjska nie wykazała takiego rozmachu inwestycyjnego, jak koleje francuskie. Nie został zbudowany krótki 110-kilometrowy odcinek linii Londyn St Pancras–Eurotunnel o parametrach technicznych umożliwiających podróż z prędkością 300 km/h. Do chwili obecnej nie rozpoczęto nawet budowy tej linii. Rząd brytyjski w związku z koncepcją prywatyzacji kolei BR wprowadzaną aktualnie z trudnościami do realizacji postanowił, że budowa nowej linii zostanie sfinansowana z funduszy prywatnych. Niestety do chwili obecnej inwestorów takich nie znaleziono i w najbardziej optymistycznych planach przewiduje się, że otwarcie nowej linii nastąpi nie wcześniej niż w roku 2002. Do tego czasu pociągi zmierzające z tunelu do Londynu będą jeździć po starych budowanych w XVIII i XIX wieku liniach z prędkością do 100 km/h. Linie te zostały tylko zmodernizowane kosztem 300 mln funtów. Koleje brytyjskie do obsługi pociągów przygotowały także dworzec London Waterloo International z pięcioma peronami krytymi szklanym dachem o długości 400 m.

Kosztem 85 mln funtów wybudowano centrum North Pole International dla bieżącego utrzymania pociągów Eurostar. Zlokalizowane jest ono na 20 hektarowym pasie o długości 3 km wzdłuż linii Londyn–Bristol. Centrum będzie obsługiwać 12 pociągów w ciągu nocy, ale jego możliwości sięgają 18 pociągów. Każdy pociąg powinien spędzić 3 do 4 godzin w lokomotywowni, a następnie w zależności od potrzeb będzie kierowany do North Pole International lub do dworca Waterloo. Utrzymaniem pociągów będą się zajmować w sumie trzy centra: North Pole, Paris Landy i Brussels Forest.

Dyskusje nad kosztami, nieprzewidziane opóźnienia i niekorzystna atmosfera dla rozwoju nowych linii w Wielkiej Brytanii kontrastują z szybkim tempem rozwoju sieci TGV we Francji. Po opuszczeniu tunelu pociągi Eurostar wjeżdżają na nową linię TGV Nord (300 km/h), której budowa została ukończona w roku 1993.

Linia ta o długości 333 km biegnie od wlotu do tunelu po francuskiej stronie kanału przez Fréthun i nowy dworzec międzynarodowy w Lille i kończy się 16 km na północ od Paryża, gdzie pociągi będą wjeżdżać w węzeł paryski. Na linii TGV Nord została zainstalowana sygnalizacja kabinowa TVM 430, podobna do tej w tunelu.

W budowie znajduje się linia z Fretin w pobliżu Lille do Brukseli. Jej ukończenie przewidziane jest



w połowie roku 1996. Umożliwi to skrócenie czasu podróży pomiędzy Londynem a Brukselą do 2 godzin i 40 minut. Lille będzie głównym węzłem komunikacyjnym dla połączeń pasażerskich pomiędzy Wielką Brytanią, Francją, Belgią i Holandią.

Nowe połączenia będą stanowić konkurencję dla transportu lotniczego. Atrakcyjność połączeń kolejowych polega na usytuowaniu dworców w centrach miast. Pociągi Eurostar zapewniają wysoki komfort podróżowania. Szczególnie atrakcyjnie prezentuje się wyposażenie wagonów pierwszej klasy, mające mimo wysokiej ceny biletów przyciągnąć podróżujących businessmanów.

Wzrost przewozów pasażerskich przez Eurotunnel powinien następować sukcesywnie w miarę rozwoju i integracji europejskiej sieci szybkich połączeń kolejowych. W końcu roku 1995 pociągi Eurostar połączą także miasta na północ i na zachód od Londynu. Pociągi te, których początkowo będzie siedem, będą nieco krótsze (320 m) i składać się będą z 14 wagonów dla pasażerów. Sieć tych połączeń jest przedstawiona na mapce, a czasy podróży z miast brytyjskich do Paryża i Brukseli są zestawione w tabeli.

| Czasy podróży pociągami Eurostar<br>z miast Wielkiej Brytanii do Paryża i Brukseli |          |          |
|--|----------|----------|
|  | Paryż    | Bruksela |
| Edynburg   | 8 h      | 8 h 15 m |
| Manchester   | 5 h 45 m | 6 h 30 m |
| Birmingham   | 4 h 30 m | 4 h 45 m |

Przewidziane jest także uruchomienie sieci nocnych połączeń pomiędzy większymi miastami Europy. Tabor do obsługi nocnych pociągów składać się będzie ze 139 wagonów. 72 z nich to wagony sypialne z dziesięcioma dwuosobowymi przedziałami, każdy z toaletą, w tym sześć przedziałów kategorii deluxe dodatkowo wyposażonych w prysznic.

50 wagonów będzie wyposażonych w rozkładane siedzenia, a 20 wagonów będzie miało charakter usługowy. Wagony te będą wyposażone w bar, pomieszczenia dla obsługi i służb celnych. Każdy z pociągów mogący pomieścić około 400 pasażerów składać się będzie z dwóch części, każda z siedmiu do ośmiu wagonów. Przewidziano bowiem możliwość łączenia pociągów z różnych kierunków. Połączenia nocne realizowane będą w dwóch grupach. Pierwsza połączy Londyn z Amsterdamem, Kolonią, Dortmundem i Frankfurtem. Druga grupa połączy Glasgow, Preston, Swansea, Bristol, Plymouth i ewentualnie Penzance z Paryżem i Brukselą.

| Czasy podróży nocnymi pociągami ENS |             |           |
|-------------------------------------|-------------|-----------|
| Londyn                              | – Amsterdam | 10 h      |
| Londyn                              | – Dortmund  | 10 h      |
| Londyn                              | – Frankfurt | 10 h 15 m |
| Glasgow                             | – Paryż     | 12 h      |
| Glasgow                             | – Bruksela  | 13 h      |
| Swansea                             | – Bruksela  | 11 h      |
| Plymouth                            | – Bruksela  | 11 h 30 m |

Obsługa pociągów nocnych będzie realizowana wspólnie przez poszczególne zarządy kolejowe przez utworzone joint venture ENS (European Night Service). Spowodowało to zarzuty ze strony Unii Europejskiej, że jest to próba stworzenia monopolu mającego na celu ograniczenie konkurencji. Nocne pociągi mają już wyruszyć w przyszłym roku. Zainteresowane zarządy kolejowe sądzą, że urzędnicy Unii nie będą na tyle silni, aby zahamować ich przedsięwzięcie, mające historyczny charakter dla rozwoju pasażerskiej komunikacji kolejowej w Europie. (jr)

Opracowano na podstawie *International Railway Journal* - *Tunnel Special Issue 1994*. □

# tts

Zapraszamy Organizatorów KONFERENCJI NAUKOWO-TECHNICZNYCH do publikowania na łamach **Techniki Transportu Szynowego** informacji o planowanych konferencjach.

Wkładki informacyjne zawierające szczegółowy program konferencji, umieszczone w zeszytach **tts**, zostaną rozprowadzone wśród prenumeratorów i odbiorców miesięcznika.

**Informacje o konferencjach nie mających charakteru handlowego publikowane są bezpłatnie.**