

Kolejowe przejścia graniczne na granicy polsko-czeskiej. Stopień wykorzystania i oferta przewozowa

Railway border crossings on polish-czech borderland. Level of utilization and public transport offer



Mateusz Smolarski

Doktorant

Institut Geografii i Rozwoju
Regionalnego; Wydział Nauk o
Ziemi i Kształtowania Środowiska;
Uniwersytet Wrocławski

mateusz.smolarski@gmail.com

Streszczenie: Obszar pogranicza polsko-czeskiego charakteryzuje się podobnym potencjałem dla rozwoju transportu kolejowego. Potencjał demograficzny, gospodarczy oraz turystyczny mogą wpływać pozytywnie na wykorzystanie kolei lokalnej oraz regionalnej. Istotnym elementem kształującym współpracę międzynarodową oraz przepływ ludności są transgraniczne połączenia kolejowe, szczególnie w skali lokalnej, oraz odpowiednia oferta przewozowa. Ponadto ważnym aspektem jest dążenie do wysokiego stopnia wykorzystania przejść granicznych. W artykule poruszone są zagadnienia związane z przepuszczalnością granicy w aspekcie transportu kolejowego oraz kolejową obsługą komunikacyjną wybranych miast (zlokalizowanych na czynnych oraz nieczynnych liniach kolejowych) położonych na pograniczu polsko-czeskim.

Słowa kluczowe: Pogranicze polsko-czeskie; Transport kolejowy; Przejścia graniczne

Abstract: Polish-czech borderland shows similar potential for development of railway transport. Demographic, economic and tourist potentials can cause positive effects for local and regional railways. Significant elements creating international cooperation and flow of inhabitants are international railway connections, especially local and regional and public transport offer. Important feature is aspiration for high level of utilization border crossings. In paper author raised issues linked with permeability of border and railway service of selected cities in polish-czech borderland.

Keywords: Polish-czech borderland; Railway transport; Border crossings

Badania pogranicza związane mogą być z aspektami transportowymi [11] wynikającymi z powiązań komunikacyjnych oraz elementami oceny przenikalności granicy [5,6,7,2 s. 404-406]. W ramach badań obszaru pogranicza istnieje niedobór badań dotyczących obu (lub więcej) państw, szczególnie w zakresie badań porównawczych. Analizy obecne w literaturze przedmiotu analiz dotyczą często jednej strony granicy bez uwzględnienia różnic [9, s.16]. Tematyka transportowo-komunikacyjna w badaniach pogranicza (szerzej w aspekcie międzynarodowym; [10,7] dotyczyć może infrastruktury liniowej (kolejowej lub drogowej) [4], s.303, 306-311; [3] s.555-556).

W analizie przyjęto za obszar badań pas pogranicza polsko-czeskiego, ze szczególnym uwzględnieniem kolejowych przejść granicznych (rys. 1).

Należy zaznaczyć, że sytuacja lokalnych linii kolejowych w obu systemach transportowych przedstawia się odmiennie. W okresie 1989-2011 w Polsce zamknięto 90 % linii kolejowych najniższej kategorii, podczas gdy w tym samym czasie w Czechach dotyczyło to tylko 14 % tego typu linii [12]. Dodatkowo istotnym elementem jest istnienie wspólnych transgranicznych obszarów atrakcyjnie turystycznych ([1], s.81; [8]).

Głównym celem analizy jest przedstawienie klasyfikacji kolejowych przejść granicznych oraz ocena stopnia ich wykorzystania.

Kolejowe przejście graniczne stanowi element infrastruktury liniowej oraz punktowej, i jest elementem wpływającym bezpośrednio na przenikalność granicy, rozumianej jako „fizyczna możliwość przekroczenia granicy” [6, s.19]. Istnieje bezpośredni

związek między przenikalnością granicy i ruchem granicznym a poziomem sformalizowania granicy jako bariery oraz infrastrukturą transportową [Ibidem, s.20]. Sformalizowanie granicy (oraz jej procesu przekraczania) na granicach wewnętrznych Unii Europejskiej po przystąpieniu Polski do układu z Schengen de facto przestało być barierą w przemieszczeniach pasażerskich. Za utrudnienia uznać można ewentualny brak koordynacji w tworzeniu rozkładów jazdy przez różnych przewoźników lub ograniczenie oferty przewozowej. W związku z tym pozostały zależności pomiędzy infrastrukturą (m.in. funkcjonowaniem połączeń pasażerskich) a przenikalnością granicy.

W związku z powyższym niniejsza analiza dotyczyć będzie głównie stopnia wykorzystania kolejowych przejść granicznych oraz oceny możliwości

przekroczenia granicy na ww.

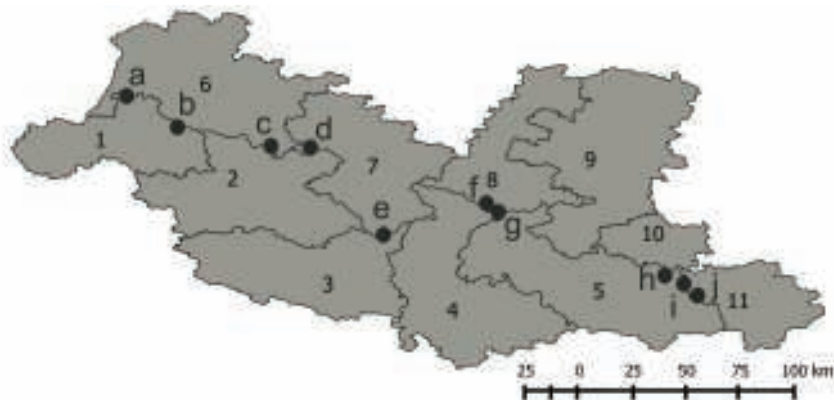
Metody badań opierają się głównie na analizie dokumentów (m.in. zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych), kwerendzie sieciowych rozkładów jazdy oraz dokumentów kartograficznych.

Kolejowe przejścia graniczne

Przejścia graniczne stanowią punktowy element infrastruktury transportowej, przy pomocy którego możliwe jest przekraczanie granicy państwowej. Po wkroczeniu do Polski do strefy Schengen (2007/2008) przekraczanie granicy przez pieszych jest możliwe praktycznie rzecz biorąc na całej długości. W przypadku transportu autobusowego oraz kolejowego dalej korzysta się z infrastruktury przejść granicznych. Należy jednak zazna-

czyć, że infrastruktura na granicy została bardzo mocno ograniczona (np. brak stanowisk kontroli celnych oraz paszportowych; zawieszenie istnienia posterunków Straży Granicznej itd.). W ujęciu krajowym oraz międzynarodowym istotny jest stopień wykorzystania odcinków granicznych. W 1994 r. na 8 linii czynnych transgranicznych linii kolejowych, cztery są wykorzystywane w ruchu osobowym [7 s.24] (wg. Komornickiego stopień wykorzystania linii kolejowych w późniejszych latach spadł do 41,7%). Na najmocniej wykorzystywanej granicy polsko-niemieckiej w okresie ww. badań na taką samą liczbę linii kolejowych wykorzystywanych jest 5 [7, s.24]. Na podstawie analizy przejść kolejowych na granicy polsko-czeskiej (rys. 1, tab. 1) stopień wykorzystania oceniono na wysokim poziomie : 80 %. Oznacza to, że na 10

przejść kolejowych na ośmiu jest prowadzony ruch pasażerski, w tym na jednym przejściu jedynie pasażerski ruch sezonowy (Lubawka-Kralovec). Ponadto przejście Zebrzydowice- Petrovice mimo możliwości technicznych nie jest obsługiwane przez pociągi osobowe (regionalne), tylko przez połączenia pospieszne oraz wyższych kategorii nie wykonujące postojów handlowych w Zebrzydowicach i Petrovicach. Największa liczba połączeń transgranicznych realizowana jest na przejściach Szklarska Poręba- Harrachov oraz Cieszyn- Czeski Cieszyn, na których odpowiednio w ciągu dnia roboczego wykonywane są średnio 8 oraz 6 par połączeń. Na pozostałych punktach granicznych liczba połączeń oscyluje na poziomie 4 dziennie (średnio na jednym przejściu wykonywanych jest 4,85 kursu kolejowego transgranicznego w dzień roboczy), co przy odpowiedniej konstrukcji rozkładu jazdy wydaje się odpowiednią ofertą. Należy zwrócić uwagę na różnorodność oferty komunikacyjnej, która na lokalnych liniach kolejowych (np. Szklarska Poręba) potrafi być bardziej rozbudowana niż na głównych liniach międzynarodowych (np. Międzyzylesie- Lichkov). Dodatkowo istnieje zróżnicowanie w zakresie hierarchii kolejowych przejść granicznych, ponieważ jedynie na trzech z nich (Zebrzydowice- Petrovice, Chałupki- Bohumin oraz Międzyzylesie- Lichkov) prowadzone są kursy połączeń dalekobieżnych a na dwóch (Zebrzydowice-Petrovice oraz Chałupki- Bohumin) połączenia o wyższej kategorii (ekspresowe). Wszystkie pozostałe punkty graniczne można uznać za przejścia o statusie stricte regionalnych. Taka typologia stanowi pewnego rodzaju uproszczenie, gdyż nie jest brana pod uwagę możliwość przesiadki na stacjach przygranicznych a jedynie oferta przewozowa. Mimo to stanowi to pewną możliwość zróżnicowania kwalifikacji przejść granicznych. Interesujące pod względem oferty komunikacyjnej oraz organizacji przewozów są Głuchołazy, które pełnią rolę tranzytowanej stacji dla czeskich połączeń do Krnova oraz Jesenika. Pociągi tranzytowe realizują postój handlowy na stacji w Głucho-



1. Obszar analizy wraz z czynnymi przejściami kolejowymi (oznaczenia literowe przejść w tab.1)

Tab. 1. Czynne przejścia kolejowe na granicy polsko-czeskiej

Przejście graniczne		Kategoria	Charakterystyka	Liczba połączeń transgranicznych
Zawidów (a)	Visnova	Towarowe	czynne bez ruchu pasażerskiego	brak
Szklarska Poręba (b)	Harrachov	Osobowe	czynne z ruchem pasażerskim	8
Kamienna Góra (c)	Kralovec	Sezonowe	czynne z ruchem pasażerskim sezonowym	4
Mieroszów (d)	Mezimesti	Towarowe	czynne bez ruchu pasażerskiego	brak
Międzyzylesie (e)	Lichkov	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Głuchołazy (f)	Mikulovice	Tranzytowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Głuchołazy (g)	Jindrichov ve Slezsku	Tranzytowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Chałupki (h)	Bohumin	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	4
Zebrzydowice (i)	Petrovice u Karvine	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	Brak postojów (tylko połączenia ekspresowe)
Cieszyn (j)	Cesky Tesin	Osobowo-towarowe	czynne z ruchem pasażerskim	6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK oraz przewoźników. Oznaczenia literowe odnoszą się do rys.1



2. Linie kolejowe przecięte granicą po 1945 r. (opr. własne)

łazach, gdzie zmieniane jest czoło pociągu. Co ciekawe w aktualnym rozkładzie jazdy (2015/16) przy 8 parach połączeń w dni robocze kursujących w kierunku Czech nie realizowane są kursy w kierunku Nysy.

Nieczynne linie przedzielone granicą

Oprócz przeanalizowanych powyżej linii należy zaznaczyć istnienie historycznych transgranicznych linii kolejowych (rys. 2), które po 1945 r. straciły na znaczeniu i stopniowo został wygaszany na nich ruch pasażerski, lub po działaniach wojennych infrastruktura kolejowa została rozebrana (z 78 wszystkich linii kolejowych przecinających granice Polski i sąsiadów trzydzieści cztery zostały zamknięte w 1945 r. [7, s.16]). Na obszarze Ziemi Kłodzkiej zastosowano, w związku z konfliktem polsko-czechosłowackim, tzw. prewencyjne zamknięcie linii kolejowych. Miała to na celu ograniczenie ewentualnych ruchów wojsk czechosłowackich w kierunku Polski. Dotyczyło to m.in. linii kolejowej w okolicach Ścinawki (odcinek Tłumaczów- Otovice). Na badanym obszarze zidentyfikowano istnienie 8 linii tego typu: Tłumaczów- Otovice; Krzanowice- Chuchelna; Pilszcz- Katerinky; Pietrowice Wielkie- Krnov; Kańków Łąka- Vidnava; Dziewiętlice- Bernartice u

Javorníka; Mirsk-Pobiedna. Oprócz ww. istniało jeszcze połączenia Kłodzko- Zdrój- Nachod, które było wykorzystywane sporadycznie w latach 1945-48. Najbardziej istotne odcinki dla ewentualnego prowadzenia ruchu międzynarodowego (czyli odcinki transgraniczne) w większości zostały rozebrane w 1945 r. Były to linie kolejowe o charakterze lokalnym i wydaje się, że ich działalność w obliczu późniejszych likwidacji połączeń lokalnych również stałaby pod znakiem zapytania.

Miasta przygraniczne

Bardzo istotnym zagadnieniem były ww. procesy fizycznej likwidacji tras kolejowych. O ile po stronie polskiej taki proces występował stosunkowo często, to po stronie czeskiej pierwsza stacja kolejowa za linią graniczną dalej pełni swoje funkcje komunikacyjne. Jest to jeden z wielu przykładów obrazujących całkowicie różne podejście decydentów do systemów transportowych w obu państwach. Na siedem analizowanych linii kolejowych w trzech przypadkach miasta przygraniczne (jednocześnie polskie oraz czeskie) pozbawione są kolei pasażerskiej (tab. 2). Pozostałe cztery linie kolejowe charakteryzują się funkcjonowaniem transportu kolejowego w miastach czeskich przy jednoczesnym braku

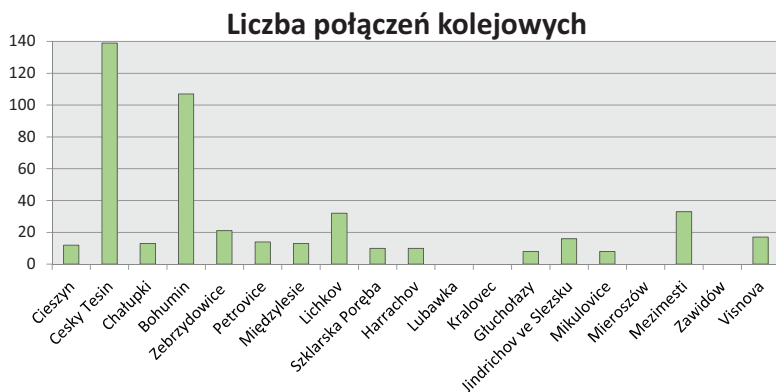
połączeń kolejowych po polskiej stronie. Linie kolejowe po polskiej stronie najczęściej miały stopniowo ograniczoną ofertę przewozową pasażerską, aż do jej całkowitego wycofania, czego efektem jest brak połączeń we wszystkich przygranicznych stacjach kolejowych na „przerwanych” liniach kolejowych. Jednym z bardziej wyrazistych przykładów różnic w omawianym zakresie jest para miejscowości Pietrowice Głubczyckie- Krnov, gdzie po polskiej stronie ruch został zawieszony w latach 70. XX w. (pasażerski), a po czeskiej stronie w Krnovie codziennie odprawianych jest 41 pociągów pasażerskich. Równie mocno zarysowane są różnice w przypadku Dziewiętlice i Bernartice u Javorníka oraz Krzanowice i Chuchelnej. Zawieszanie ruchu na wspomnianych liniach wpisywało się w ogólną tendencję zamykania linii najniższych kategorii w Polsce [12, s.128].

Ocena transportu kolejowego w miastach położonych na pograniczu polsko-czeskim może być dokonana dla ośrodków miejskich położonych w pobliżu czynnych przejść granicznych (rys. 3). Analizie poddano 10 przejść granicznych (19 miast). Najbardziej wyróżniającą się cechą jest brak pasażerskich połączeń kolejowych w 3 polskich miastach (Lubawka, Mieroszów oraz Zawidów) i obecności tylko jednego miasta pozbawionego transportu kolejowego w Czechach

Tab. 2. Oferta przewozowa miast przygranicznych (nieczynne przejścia kolejowe)

Miasto	Średnia liczba połączeń kolejowych
Otovice	0
Tłumaczów	0
Krzanowice	0
Chuchelna	19
Pilszcz	0
Katerinky	0
Pietrowice Głubczyckie	0
Krnov	41
Kańków Łąka	0
Vidnava	0
Dziewiętlice	0
Bernartice u Javorníka	26
Pobiedna	0
Jindřichovice pod Smrkem	3

Źródło: Opracowanie własne



3. Oferta przewozowa miast przygranicznych (czynne przejścia kolejowe) (opr.własne)

(Kralovec, tylko w określonych terminach). Istotnym elementem wpływającym na taką dysproporcję w zakresie obsługi kolejną może być specyficzna lokalizacja stacji po polskiej stronie. Są to stacje na lokalnych, nieelektryfikowanych liniach kolejowych, na obszarach peryferyjnych. Dla pierwszych stacji po drugiej stronie granicy (dla Mieroszowa to Meziměstí a dla Zawidowa Visnova) uwagę zwraca wysoka liczba połączeń pasażerskich w ciągu doby. W przypadku Meziměstí są to 33 kursy dziennie (Visnova- 17). W większości są to kursy o charakterze regionalnym do najbliższych dużych stacji węzłowych. Wszystkie omawiane pary miast charakteryzują się większą liczbą kursów po czeskiej stronie, wyjątek stanowi para Zebrzydowice - Petrovice u.Karvine oraz Szklarska Poręba-Harrachov (w tym przypadku liczba połączeń jest taka sama). Wpływ może mieć na to fakt, że na czeskiej stacji w Petrovicach zatrzymują się wyłącznie pociągi regionalne. Para miast Cieszyn- Český Cieszyn zdaniem autora stanowi najlepszy przykład na zróżnicowanie transportu kolejowego w obu państwach. Potencjał obu stacji kolejowych jest na podobnym poziomie, na co wpływ ma ich lokalizacja w mieście pogranicznym. Jednak nie przekłada to się na ofertę transportu kolejowego; w Cieszynie dziennie odprawianych jest 12 połączeń, a w analogicznym okresie w Czeskim Cieszynie odjeżdża 139 połączeń. Co istotne są to kursy nie tylko regionalne, ale również dalekobieżne (m.in. do Pragi, Ostravy). Po polskiej stronie (oprócz pociągów transgranicznych) oferta przewozowa jest realizowana tylko do Zebrzydowic oraz Czecho-

wic Dziedzic. Jednym z przejawów marginalizacji komunikacyjnej było zawieszenie ruchu na linii kolejowej nr 190 (Bielsko Biała Główna- Czeski Cieszyn), która umożliwiała szybkie połączenie z stacją w Bielskiem- Białą. Podobnie wysoka dysproporcja jest zauważalna dla pary Chałupki- Bohumin (odpowiednio 13 oraz 107 połączeń). W Chałupkach zatrzymują się pociągi pospieszne oraz ekspresowe. Należy zaznaczyć, że położenie Bohumina oraz Czeskiego Cieszyna na jednej z ważniejszych czeskich magistrali kolejowych niewątpliwie wpływa na ich rangę komunikacyjną, ale mimo to stopień dysproporcji w liczbie połączeń zdecydowanie ukazuje zróżnicowanie obu systemów transportu publicznego.

Wnioski

Stopień wykorzystania transgranicznych linii kolejowych w ruchu pasażerskim na poziomie 33 % w 1994 r. wzrósł do blisko 80 % (w odniesieniu do przejezdnych linii transgranicznych). W dalszych latach należy z jednej strony dążyć do wzrostu tego wskaźnika (poprzez otwieranie kolejnych przejść granicznych dla ruchu pasażerskiego; np. w 2017 r. planowana jest reaktywacja połączeń Wałbrzych-Mieroszów), z drugiej strony konstruować odpowiednią ofertę połączeń transgranicznych. Ich rolę można ocenić dwójako: jako transgraniczne lokalno-regionalne (np. Cieszyn-Czeskim Cieszyn; Lubawka- Trutnov) oraz transgraniczne ponadregionalne, które po przekroczeniu granicy pozwalają poprzez większe stacje węzłowe kontynuować podróż w głąb kraju. Należy

przy tym uniknąć sytuacji prowadzenia ruchu jedynie do pierwszej stacji, przygranicznej, z której często jakakolwiek dalsza podróż jest utrudniona lub niemożliwa [7, s.37]. Zdaniem autora niniejszej analizy jakiegokolwiek oceny funkcjonowania przejść granicznych (oraz szerzej linii kolejowych) należy rozpocząć od ewaluacji rozkładu jazdy oraz systemu taryf i przesadek. Brak odpowiedniego popytu na korzystanie z usług kolei regionalnych oraz lokalnych zbyt często jest mylnie utożsamiany z dobrowolnym wyborem potencjalnych pasażerów (a nie źle skonstruowaną ofertą przewozową), co z kolei przełożyć się może na przedwczesne zawieszenie ruchu.

Z kolei ocena miast peryferyjnych położonych na liniach kolejowych transgranicznych (czynnych oraz przerwanych po 1945 r. granicą) pozwoliła na uchwycenie różnic rozwojowych w zakresie obsługi komunikacyjnej ośrodków miejskich. Przerwanie po 1945 r. wielu linii kolejowych zdecydowało o podobnym potencjale w zakresie rozwoju lokalnego transportu w Polsce oraz Czechach. Jednak aktualna oferta transportu kolejowego jest w wielu przypadkach całkowicie odmienna. Sam fakt, że na 7 przerwanych linii kolejowych wszystkie miasta przygraniczne położone po polskiej stronie są pozbawione transportu kolejowego pozwala na zwrócenie uwagi na zróżnicowanie przestrzenne. Podobne różnice zauważalne są w ramach oceny miast położonych na liniach czynnych transgranicznych. Abstrahując od stopnia wykorzystania możliwości przekraczania granicy, w większości przypadków widoczny jest wysoki stopień zróżnicowania. Zdaniem autora najlepiej obrazują to miasta pograniczne, Cieszyn-Czeski Cieszyn, gdzie z czeskiej stacji dziennie odjeżdża blisko 12 razy więcej pociągów pasażerskich niż z Cieszyna. W czeskim systemie kolei pasażerskich fakt lokalizacji miast na peryferiach państwa nie oznacza automatycznie marginalizacji transportowej oraz komunikacyjnej. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Adamczuk F., Przestrzenne i organizacyjne aspekty rozwoju pogranicza polsko-czeskiego, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2015 nr. 407, s.76-85.
- [2] Anisiewicz R., Transport kolejowy w Obwodzie Kaliningradzkim jako czynnik rozwoju współpracy transgranicznej; Nauki Geograficzne w Badaniach Regionalnych, 2007 t. II, s. 401-407.
- [3] Brdulak J., Pawlak P., Polska Wschodnia. Infrastrukturalne pogranicze czy peryferie?, Logistyka-nauka, 2015, 3, s. 550-557.
- [4] Fedan R., Infrastruktura transportowa i graniczna- warunkiem efektywnej współpracy transgranicznej, [w:] Woźniak M.G (red.) Spójność społeczno-ekonomiczna a modernizacja regionów transgranicznych, Rzeszów, 2008, s.302-312.
- [5] Komornicki T., Transgraniczna infrastruktura transportowa Polski, Przegląd Geograficzny, 1994 t. LXVII, z.1-2, s.45-53.
- [6] Komornicki T., Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996, Geopolitical studies, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, tom 5, 1999.
- [7] Lijewski T., Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej, Zeszyty Instytutu geografii i przestrzennego zagospodarowania PAN, 1994, nr. 23.
- [8] Potocki J., Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów, Wrocławskie Towarzystwo Naukowe, 2009.
- [9] Raczyk A., Dołzbłasz S., Leśniak-Johann M., Relacje współpracy i konkurencji na pograniczu polsko-niemieckim, Gaskor, 2012.
- [10] Rosik P., Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim, Instytut geografii i przestrzennego zagospodarowania PAN, Prace Geograficzne, tom 233, 2012.
- [11] Soczówka A., Dostępność komunikacji miejskiej i podmiejskiej w kraju Morawsko-Śląskim w Republice Czeskiej, Acta Geographica Silesiana, 2013, 14, s.87-100.
- [12] Taczanowski J., A comparative study of local railway networks in Poland and the Czech Republic; Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 2012, no. 18, pp.125-138.

REKLAMA



CZAS NA INNOWACYJNE BUDOWNICTWO

Oferujemy profesjonalne usługi z zakresu:

- budowy infrastruktury komunikacyjnej, sieci instalacyjnych i obiektów hydrotechnicznych,
- wykonywania pomiarów geodezyjnych, tworzenia map do celów projektowych, wytyczenia budynku i sieci.



W BUDOWNICTWIE WYBIERZ FIRME,
KTÓREJ MOŻESZ ZAUFAĆ

Zobacz, co już wybudowaliśmy
i dla kogo pracowaliśmy:
www.gm-roads.pl

Biurowisko:

ul. Krzemieniecka 47,
54-613 Wrocław

Budownictwo inżynieryjne:

tel.: (71) 300 12 40
e-mail: info@gm-roads.pl

Geodezja:

tel.: 697 660 932
e-mail: m.wozniak@gm-roads.com

Siedziba firmy:

ul. Wrocławska 41, Łażany
58-130 Żarów