

Kolejowi sąsiedzi

22 września 2022

Między Polską a Czechami brakuje lokalnych połączeń kolejowych. Planowana budowa kolei dużych prędkości nie rozwiąże tego problemu.



Spółka Centralny Port Komunikacyjny oraz czeski zarządca sieci kolejowej Správa Železnic zapowiadają, że w 2029 r. pociągi pomkną nowym ciągiem z Katowic przez Jastrzębie-Zdrój, Bohumín, Ostrawę do węzła Přerov, gdzie rozdzielają się linie w kierunku Pragi, Brna i Wiednia.

CPK obiecuje też, że już w 2027 r. gotowa będzie szprycha z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i dalej przez Wałbrzych do czeskiej granicy. Czesi owszem zamierzają podłączyć się do tej linii, lecz zapowiadają, że budowę linii dużych prędkości z Pragi przez Hradec Králové i Trutnov do granicy zaczną po 2040 r.

Plany budowy szybkiej kolei mającej połączyć Polskę i Czechy budzą coraz większe emocje po obu stronach granicy. Jednocześnie zapomina się o roli, jaką w codziennej komunikacji między dwoma krajami powinny odgrywać lokalne linie.

Powoli do granicy

W Sudetach Środkowych, nieopodal punktu, w którym miałyby zetknąć się tory dużych prędkości z Warszawy przez Wrocław oraz z Pragi przez Hradec Králové, przechodzą przez granicę linie Sędziszów – Kamienna Góra – Trutnov oraz Boguszków-Gorce – Mieroszów – Meziměstí.

To właśnie przez Mieroszów do 2002 r. kursował pociąg Wrocław – Praga. Obecnie miasta te nie mają bezpośredniego połączenia kolejowego. Linia przez Mieroszów jest wykorzystywana tylko w sezonie wiosenno-letnim przez pociągi Kolei Dolnośląskich, które w soboty i niedziele łączą Wrocław ze stacją Adršpach przy Skalnym Mieście.

Komisja Europejska w 2018 r. wydała raport o liniach kolejowych przekraczających wewnętrzne granice unii. W tym dokumencie linia przez Mieroszów została wymieniona wśród 19 transgranicznych ciągów z całej Europy, które cechują się największym potencjałem i potrzebą poprawy połączeń pasażerskich. Nie przełożyło się to jednak na konkretne decyzje. Na 12-kilometrowym odcinku między Boguszkowem-Gorcami a granicą pociągi wleką się 30 km/h (dopiero po wjechaniu do Czech mogą przyspieszyć do 70 km/h).

Wykorzystanie linii Sędziszów – Kamienna Góra – Lubawka – Královec – Trutnov jest większe. Od 2018 r. odbywa się tu codzienny ruch, ale oferta transgraniczna pozostawia wiele do życzenia. I to mimo kooperacji Kolei Dolnośląskich z czeskim przewoźnikiem GW Train Regio, który zapewnia tabor i personel do obsługi całej trasy. Czeski szynobus rano rusza z Trutnova do Sędziszawia, następnie przez cały dzień kursuje wahadłowo na trasie Sędziszów – Královec, po czym wieczorem wraca do Trutnova. Więcej połączeń w pełnej relacji Sędziszów – Trutnov kursuje tylko w sezonie od majówki do końca września. Sędziszów jest stacją węzłową na linii Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra, a Trutnov to 29-tysięczne miasto i ważny węzeł

(co godzinę odjeżdżają stąd pociągi do Hradec Králové i co dwie godziny do Pragi). Tylko pociągi w pełnej relacji Sędziszów – Trutnov spajają ze sobą polską i czeską sieć połączeń. Pociągi w relacji Sędziszów – Královec nie spełniają tej funkcji, albowiem Královec to tylko pierwsza czeska stacja za granicą, zlokalizowana we wsi liczącej niespełna 200 mieszkańców, z której nie ma innych pociągów w głąb Czech. Poza sezonem szynobus, zamiast jechać do Trutnova i z powrotem, stoi w tym czasie na stacji Královec. – „Przyczyna leży głównie po stronie czeskiej. Tamtejszy organizator nie widzi potrzeby kursowania tych pociągów poza sezonem” – mówi Krzysztof Kociołek, który prowadzi serwis Kolej na Śląsku Kamiennogórskim i od lat walczy o rozwój kolei w tym rejonie. – „Mieszkańcy powiatu kamiennogórskiego pracują w czeskich zakładach, nie tylko w Trutnowie, ale też w innych miejscowościach. Ze względu na to, że jest to głównie praca zmianowa, oferta musiałaby zapewniać dojazd na 6:00, 14:00, 18:00, 22:00 i powrót po tych godzinach”.

Pociąg do turystyki

Według statystyk czeskiego Ministerstwa Pracy i Spraw Społecznych, w Czechach pracuje 48,2 tys. obywateli Polski. I liczba ta rośnie – jeszcze w 2015 r. wynosiła 21,8 tys. Wciąż jednak to turystykę uznaje się za cel uruchamiania połączeń transgranicznych.

Nawet na liniach z całorocznym ruchem i najbogatszą ofertą przewozową kursowanie pociągów zaczyna się dopiero po 8:00. Przed tą godziną nie da się przejechać ani z Międzylesia do Lichkova, ani ze Szklarskiej Poręby do Harrachova.

Odcinek ze Szklarskiej Poręby do granicy został w 2008 r. przejęty od PKP przez samorząd województwa dolnośląskiego. Wiosną 2009 r. rozpoczęto rewitalizację 16-kilometrowego ciągu do stacji Harrachov. Warta 5,1 mln euro wspólna polsko-czeska inwestycja uzyskała 85% dofinansowania w ramach unijnego

programu współpracy transgranicznej Interreg. Połączenia ruszyły latem 2010 r. Pociągi do Czech odjeżdżają ze Szklarskiej Poręby od 8:30 do 20:30 co dwie godziny, a w zimowym i letnim sezonie turystycznym nawet co godzinę. Ich stacją docelową jest liczący 103 tys. mieszkańców Liberec, będący największym miastem na terenie rozciągającego się na pograniczu Polski, Czech i Niemiec Euroregionu Nysa.

Trójstyk problemów

Na styku trzech państw linie kolejowe i granice tworzą mozaikę. Na przykład pociągi przewoźnika Trilex łączące czeski Liberec z Zittau i Dreznem w Niemczech na krótkim odcinku przejeżdżają przez terytorium Polski. Choć ten tranzytowy tor nie łączy się z resztą polskiej sieci, to jego zarządcą jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

Na terenie Czech i Niemiec pociągi relacji Liberec – Zittau – Drezno osiągają prędkość 100 km/h, ale w granicach Polski muszą mocno zwolnić. „Fragment linii na terenie Polski, mający 2,7 km długości, jest w tak złym stanie, że pociągi mogą nim jechać maksymalnie 40 km/h. Ta sytuacja, 15 lat po rozszerzeniu Unii Europejskiej, rozczarowuje mieszkańców” – czytamy w liście otwartym, który samorządowcy z Czech, Niemiec i Polski podpisali w 2019 r. w Porajowie. Tranzytowa linia biegnie przez środek tej 1,5-tysięcznej miejscowości. Politycy z trójstyku chcieli zwrócić uwagę nie tylko na zły stan tranzytowego odcinka, ale także przypomnieć o potrzebie zbudowania w Porajowie przystanku. Starania o to trwają od kilkunastu lat. – „Codziennie do pracy w Libercu dojeżdża około 100 mieszkańców Porajowa. Zabiegam o to, żeby powstał u nas przystanek kolejowy, ale zewsząd słyszę, że się nie da” – mówił w 2007 r. „Gazecie Wrocławskiej” ówczesny sołtys Porajowa Tomasz Froński. Do dziś nic się tu nie zmieniło: przystanek Porajów nie powstał, a na polskim odcinku pociągi muszą zwalniać do 40 km/h.

Ogromny potencjał

Kolejną koncepcją na trójstyku, której najszabsze ogniwo stanowi Polska, jest stworzenie bezpośrednich połączeń Liberca ze Zgorzelcem i Görlitz.

Kursujące raz na godzinę pociągi z Liberca kończą bieg w położonej tuż przed granicą i zamieszkałej przez około 300 osób wsi Černousy. Tor wcale się tu jednak nie kończy – wjeżdżają nim do Polski pociągi towarowe. Prowadzi przez Zawidów do linii Bogatynia – Zgorzelec, na której ruch pasażerski został zlikwidowany w 2000 r. Plan jej rewitalizacji trafił na listę podstawową programu Kolej Plus. Remont 5-kilometrowej odnogi przez Zawidów do stacji Černousy mógłby stanowić uzupełnienie tego przedsięwzięcia. W kwietniu 2019 r. odbył się nawet specjalny przejazd szynobusu Trilex na trasie Liberec – Frýdlant – Černousy – Zawidów – Sulików – Zgorzelec – Görlitz. Do stacji Černousy pociąg jechał 80 km/h, lecz po wjechaniu do Polski zwolnił do 30 km/h. – „Musimy przekonać rządy, że nasze granice nie są stacjami końcowymi. Pieniądze na infrastrukturę kolejową są konieczne i przyniosą korzyści” – mówił Jiří Hruboň ze spółki KORID, która organizuje przewozy w regionie libereckim. – „Istnieje ogromny potencjał dla transportu pasażerskiego”.

Zszywanie sieci

Wciąż jest problem z wykorzystaniem tego potencjału. Obecnie pod Górąmi Izerskimi trwają prace mające na celu przywrócenie do życia linii Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój, przejętej od PKP przez samorząd Dolnego Śląska. Od tej linii w Mirsku odchodziła odnoga do Pobiednej, którą po wojnie wykorzystywano tylko w ruchu towarowym (do 1987 r.). W 1992 r. odnogę rozebrano. Po czeskiej stronie jej przedłużeniem jest czynna linia Jindřichovice pod Smrkem – Frýdlant. Przed wojną stanowiły one jeden ciąg. Od Mirska do stacji Jindřichovice pod Smrkem jest 10 km. Jednak dolnośląskie plany rewitalizacji

linii kolejowych nie obejmują tego odcinka.

To niejedyny przypadek luki między sieciami Polski i Czech, istniejącej aż od II wojny światowej. Na przykład stacja w Kudowie-Zdroju kiedyś nie była końcowa. Linia biegła kiedyś dalej do miasta Náchod, leżącego tuż za granicą. Tuż po II wojnie światowej tor został zdemontowany. Po wojnie przerwane na granicy zostały też linie Głubczyce – Krnov czy Baborów – Opava.

Podobnie zresztą stało się na granicy Czechosłowacji z Niemiecką Republiką Demokratyczną. Gdy jednak w latach 90. w Polsce na ślepych liniach urywających się przed granicą likwidowano połączenia i demontowano tory, to na pograniczu czesko-niemieckim zabrano się za rewitalizację styków. Na zamkniętych tuż po wojnie odcinkach Potůčky – Johannegeorgenstadt i Vejprty – Cranzahl ruch reaktywowano już w latach 1991-1993. Na czesko-niemieckiej granicy odtworzonych zostało łącznie siedem lokalnych odcinków.

W 2014 r. odbudowano nieczynny od 1945 r. odcinek Dolní Poustevna – Sebnitz o długości zaledwie 1,2 km. Niewielkie zszycie dwóch sieci umożliwiło uruchomienie połączeń na trasie Rumburk – Šluknov – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín. Kursujące co dwie godziny pociągi łączą Cypel Szluknowski, najbardziej na północ wysuniętą część Czech, z 47-tysięcznym miastem i ważnym węzłem Děčín, jednocześnie zapewniając połączenia między miejscowościami leżącymi po dwóch stronach granicy w rejonie Czesko-Saskiej Szwajcarii. Prawie połowa trasy przebiega bowiem przez Niemcy. Obsługa pociągów jest wspólna: szynobusy są zapewniane przez DB Regio, a personel przez České Dráhy. Przy tranzytowym przejeździe przez Niemcy honorowana jest czeska taryfa.

Pociągi są, peronów brak

Tranzytem przez Polskę kursują czeskie pociągi łączące Krnov i Jeseník. Zmieniają one kierunek jazdy na stacji Głuchołazy –

mogłaby ona więc stanowić węzeł między czeską a polską siecią połączeń. Problem w tym, że polskie pociągi docierają do Głuchołaz jedynie w soboty i niedziele (tylko dwa razy dziennie), a przy tym nie są skomunikowane z czeskimi pociągami. W efekcie kolejowe powiązanie województwa opolskiego z graniczącymi z nim czeskimi regionami ołomunieckim i morawsko-śląskim jest tylko teoretyczne.

Stacja Głuchołazy położona jest na peryferiach miasta. I choć czeskie pociągi przejeżdżają także przez jego centrum, to tu się nie zatrzymują. Przystanek Głuchołazy Miasto obsługiwany jest tylko przez weekendowe polskie pociągi, ponieważ przy torze, którym jeżdżą czeskie składy, nie ma peronu. W „Rządowym programie budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” znalazła się koncepcja wybudowania tego peronu, lecz stoi ona pod znakiem zapytania. – „Lokalizacja znalazła się na liście rezerwowej w związku z brakiem deklaracji organizatora publicznego transportu zbiorowego” – informuje Szymon Huptyś z Ministerstwa Infrastruktury.

Problem w tym, że organizatorem kursujących przez Polskę pociągów w relacji Jeseník – Krnov jest nie samorząd województwa opolskiego, lecz regiony ołomuniecki i morawsko-śląski. Tymczasem rządowy program nie przewiduje tego, aby deklaracje o korzystaniu z przystanków składali organizatorzy transportu z zagranicy.

Władze powiatu prudnickiego chciałyby, aby tranzytowe pociągi – które przez Polskę pokonują 17 km – zatrzymywały się też na granicy Moszczanki i Pokrzywnej w dolinie Żłotego Potoku. – „Planujemy wybudowanie tam jako powiat przystanku kolejowego” – zapowiadał w lutym 2022 r. na antenie Radia Park starosta Radosław Roszkowski, chyba nie mając wówczas świadomości, z jak dużymi komplikacjami może wiązać się samorządowa inwestycja na linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, po której kursują pociągi zagranicznego przewoźnika. Wygląda na to, że starosta prudnicki szybko stracił złudzenia, bo dziś

już nie chce się wypowiadać o planach budowy przystanku.

Brak połączeń

Strategia rozwoju Euroregionu Silesia wskazuje, że słabą stroną pogranicza województw opolskiego, śląskiego i regionu morawsko-śląskiego jest brak połączeń transportem autobusowym i kolejowym. – „W Czechach jest mniejsze bezrobocie, dlatego pracownicy są poszukiwani w Polsce” – mówi Daria Kardaczyńska z Euroregionu Silesia.

Gdy w 2017 r. spółka PKP PLK zbierała propozycje inwestycji na lata 2021-2027, śląski euroregion zgłosił odbudowę odcinka Racibórz – Krzanowice. To część dawnego 33-kilometrowego ciągu łączącego Racibórz z Opawą. O ile na polskim odcinku ruch pasażerski został zlikwidowany w 1993 r. i obecnie linia jest nieprzejezdna, o tyle od położonej niespełna kilometr za granicą stacji Chuchelná pociągi w kierunku Opawy kursują co godzinę między 4:30 a 23:30. Koncepcja rewitalizacji polskiej części ciągu Racibórz – Opawa nie została uwzględniona w planach inwestycyjnych PKP PLK.

Problemem okazuje się jednak nie tylko przywracanie transgranicznych linii do życia, ale nawet funkcjonowanie połączeń na tych istniejących.

Pociągi Kolei Śląskich z kierunku Katowic, Rybnika i Raciborza kończą bieg w liczącym 1,6 tys. mieszkańców miasteczku Chałupki i nie przejeżdżają przez granicę, mimo że tuż za nią leży węzeł Bohumín oraz Ostrawa, która liczy 280 tys. mieszkańców i jest trzecim co do wielkości miastem Republiki Czeskiej.

Jesienią 2015 r. Koleje Śląskie i České Dráhy zawarły umowę o ruchu transgranicznym, zgodnie z którą polskie pociągi zaczęły dojeżdżać do stacji Bohumín, a czeskie do stacji Cieszyn. Po nastaniu epidemii połączenia zawieszono. České Dráhy już przywróciły pociągi na trasie Frýdek-Místek – Český Těšín –

Cieszyn, a Koleje Śląskie nadal nie wjeżdżają do Czech. – „Z racji niewystarczającej liczby wniosków podróźnych, naszych analiz popytowych i przede wszystkim na podstawie prognoz dotyczących intensywności przebiegu szóstej fali koronawirusa, jesteśmy zmuszeni przedłużyć zawieszenie” – mówi Patrycja Tomaszczyk z Kolei Śląskich. – „Jeśli tylko ponowne kursowanie do Bohumina będzie uzasadnione, połączenie zostanie przywrócone”.

W 2017 r. Euroregion Silesia zwracał uwagę na to, że godziny kursowania pociągów Kolei Śląskich nie są dopasowane do potrzeb osób pracujących w Czechach, a także postulował wydłużenie tras pociągów do Ostrawy, gdzie pracuje kilka tysięcy osób z Polski. Osoby codziennie dojeżdżające za granicę narzekały na brak transgranicznych biletów okresowych. Zamiast jednak rozwiązać te problemy, uznano, że łatwiej będzie wykorzystać pretekst koronawirusa i nie wznawiać połączeń.

Autorstwo tekstu i zdjęcia: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(120\) 2022](#)