

**ARTUR BUDZOWSKI**

dr, Wydział Zarządzania i Komunikacji Społecznej, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, ul. G. Herlinga-Grudzińskiego 1, 30-705 Kraków  
tel. 12 252-44-89, e-mail: abudzowski@afm.edu.pl

# Problem międzynarodowych połączeń kolejowych Krakowa w kontekście aktualnego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego<sup>1</sup>

**Streszczenie.** Problem międzynarodowych połączeń kolejowych Małopolski oraz sąsiednich regionów podjęty został ze względu na niekorzystne zmiany w ofercie przewozowej, powodujące rezygnację pasażerów z transportu kolejowego. Celem zobrazowania zmian zachodzących w ofercie pociągów międzynarodowych oraz lokalnych pociągów transgranicznych w południowej Polsce szczegółowej analizie poddano ofertę przewozową, na podstawie sieciowych rozkładów jazdy pociągów na przestrzeni ostatnich 20 lat. Stwierdzono, że w ostatnich latach nastąpiło istotne pogorszenie liczby i jakości połączeń z krajami sąsiednimi, zwłaszcza ze Słowacją. Dokonano także przeglądu zapisów ustawowych oraz rządowych dokumentów planistycznych wyznaczających ramy organizacji przewozów międzynarodowych. W szczególności zwrócono uwagę na konsekwencje zapisów Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Wykazano, że jednym z powodów spadku atrakcyjności oferty jest pogarszający się stan infrastruktury kolejowej. Na podstawie przeglądu trwających prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych na wybranych liniach kolejowych zaproponowano kierunki rozwoju sieci połączeń pomiędzy Polską a Czechami i Słowacją. Wskazano na konieczność podjęcia działań o charakterze systemowym, w tym umożliwiających finansowanie sieci międzyregionalnych połączeń przyspieszonych, które mają szansę wypełnić lukę pomiędzy pociągami kwalifikowanymi a siecią połączeń aglomeracyjnych i mogą odegrać rolę w kształtowaniu oferty przewozowej pociągów transgranicznych przez południową granicę Polski.

**Słowa kluczowe:** transport szynowy, transport międzynarodowy, połączenia międzyregionalne, Europa Centralna

## Wprowadzenie

Problematyka dotycząca kolejowego transportu pasażerskiego jest corocznie poruszana w licznych opracowaniach, jednak prawie wszystkie dotyczą ruchu aglomeracyjnego w obrębie regionów, w tym województwa małopolskiego. Również samorządy lokalne, w których gestii leży organizacja transportu publicznego, same zamawiają liczne opracowania, mające na celu optymalizację rozwiązań w zakresie organizacji przewozów lokalnych, w tym aglomeracyjnych. Tymczasem nieliczne opracowania dotyczą analizy przewozów dalekobieżnych, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Wybrany temat związany z międzynarodowym transportem kolejowym został przedstawiony z perspektywy Krakowa, gdyż fragment niniejszej publikacji był tematem wystąpienia zaprezentowanego podczas seminarium naukowego pt. „Aktualne problemy transportu międzynarodowego”, odbywającego się w Krakowie 25 września

2014 roku. Problem Małopolski oraz sąsiednich regionów w tym kontekście poruszony został ze względu na szereg niekorzystnych zmian, które zaszły w dostępnej dla pasażerów ofercie przewozowej, prowadzących do drastycznego spadku znaczenia kolei w pasażerskim transporcie międzynarodowym.

Najbardziej aktualnym syntetycznym opracowaniem dotyczącym sieci połączeń dalekobieżnych i międzynarodowych w Europie Centralnej, ze szczególnym uwzględnieniem Polski, Czech, Słowacji i Austrii była praca J. Taczanowskiego [1]. Autor, bazując na danych do roku 2011, zwrócił uwagę na stopniowe zmniejszanie się sieci połączeń dalekobieżnych w Polsce i ograniczanie jej do linii magistralnych łączących największe polskie miasta. Zaobserwowane zostało ponadto zmniejszenie liczby pociągów dalekobieżnych przekraczających południową granicę Polski.

Zmiany w strukturze kolejowych połączeń dalekobieżnych i międzynarodowych, które zaszły od tego czasu, wynikające z pogarszającego się stanu infrastruktury kolejowej, z ograniczeń wynikających z prac modernizacyjnych na głównych ciągach komunikacyjnych, jak również z niskiego poziomu finansowania tych połączeń, skłoniły mnie do dokonania ponownej analizy dotyczącej kolejowej komunikacji międzynarodowej, ze szczególnym uwzględnieniem Krakowa, województwa małopolskiego oraz sąsiednich regionów. W chwili przygotowania tego artykułu, trwają ostatnie ustalenia dotyczące kształtu rozkładu jazdy pociągów, obowiązującego od 14 grudnia 2014 roku. Niektóre istotne zmiany zaplanowane w siatce połączeń dalekobieżnych również są przedmiotem dyskusji w niniejszej publikacji. W dalszej części przeprowadzono także analizę stanu prawnego związanego z organizacją przewozów dalekobieżnych i międzynarodowych. W tym aspekcie na uwagę zasługuje aktywność organizacji pozarządowej Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, które systematycznie dokonuje analizy dokumentów planistycznych przygotowywanych na szczeblu rządowym i zgłasza do nich swoje uwagi i postulaty [2].

Na turystycznej mapie Polski Małopolska jest jednym z najchętniej odwiedzanych regionów. Według danych Małopolskiej Organizacji Turystycznej w roku 2013 sam Kraków odwiedziło 9,25 miliona turystów, z czego 2,55 miliona (czyli 28%) to turyści zagraniczni [3]. Szacuje się, że w sumie turyści wydali w Krakowie równowartość około 4,8 miliarda złotych. Liczby te wskazują, że przemysł turystyczny stanowi istotną pozycję w budżecie zarówno miasta

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2015.

Krakowa, jak i całego województwa małopolskiego. Fakt ten znajduje odzwierciedlenie w Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011–2020. W dokumencie tym zawarte są pożądane zapisy dotyczące: budowy zdolności regionu do intensyfikacji wymiany międzynarodowej, dążenia do bezpośredniej obecności w przestrzeni międzynarodowej, a nawet zapewnienia bezpośredniego dostępu Krakowa do kolei dużych prędkości. Realizacja tego postulatu pozwoliłaby na wydajne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy wieloma miastami wojewódzkimi w Polsce oraz skrócenie czasu podróży do ośrodków europejskich.

Z drugiej strony już na poziomie władz samorządowych można zaobserwować brak realnych działań w zakresie poprawy istniejącej sytuacji, objawiający się w postaci niechęci Urzędu Marszałkowskiego do finansowania połączeń przygranicznych, jak i do finansowego wspierania infrastruktury kolejowej, która, jak zostanie wykazane, stanowi jedną z głównych barier rozwoju kolejowej komunikacji dalekobieżnej i międzynarodowej.

### **Analiza międzynarodowych połączeń kolejowych południowej Polski**

Celem zobrazowania zmian zachodzących w ofercie pociągów międzynarodowych obsługujących województwo małopolskie szczegółowej analizie poddano sieciowe rozkłady jazdy pociągów od roku 1995 do 2014 [4].

Według rozkładu jazdy obowiązującego do 13 grudnia 2014 roku liczba par pociągów międzynarodowych kursujących przez Kraków wynosi 2. Obie pary pociągów rozpoczynają bieg w Krakowie i kursują w porze nocnej. Są to: pociąg pospieszny TLK prowadzący wagony bezpośrednie do Wiednia, Pragi i Budapesztu oraz pociąg pospieszny TLK do Przemyśla z wagonami bezpośrednimi do Lwowa. Natomiast w porze dziennej występuje całkowity brak połączeń bezpośrednich Krakowa z krajami sąsiednimi. Jak na prawie 800-tysięczne miasto, którego znaczna część budżetu jest tworzona dzięki turystyce, moim zdaniem jest to oferta niewystarczająca.

Oferta w tym zakresie uległa drastycznemu ograniczeniu w ostatnich latach. Biorąc pod uwagę, że około 14% turystów zagranicznych odwiedzających Kraków stanowią Niemcy, analizę rozpocznę od połączeń z naszym zachodnim sąsiadem. Pociągiem o najwyższej kategorii w kierunku zachodnim był EC Wawel z Krakowa do Berlina i Hamburga. Kursowanie pociągu EC Wawel z zawieszono na odcinku Kraków–Wrocław w grudniu 2012 roku. Połączenie to bardzo długo cieszyło się dobrą frekwencją pasażerów, która osłabła w wyniku wydłużania czasu jazdy spowodowanego stanem infrastruktury. Jednak nie bez winy jest też przewoźnik PKP IC, który chcąc zmniejszyć koszty wynajmowania od PKP Cargo lokomotyw spalinywych serii SU46 poprzez połączenie kursów w obie strony w jeden obieg lokomotyw, zdecydował się na wytrasowanie tego pociągu przez Węgliniec, zamiast najkrótszą trasą od Legnicy przez Żagań, co dodatkowo wpłynęło na wydłużenie czasu jazdy. Obecnie kursuje okrojona wersja w postaci pociągu EIC Wrocław–Hamburg Altona, któ-

rego kursowanie wkrótce zostanie zawieszono. Oprócz dziennego połączenia istniał także nocny pociąg pospieszny z Krakowa do Berlina, przez Wrocław, Zieloną Górę i Rzepin, który zakończył kursowanie w roku 2004. W latach 90. istniały także bezpośrednie połączenia Krakowa z Dreznem (do 1999) i Lipskiem.

Konkurencyjność połączeń dalekobieżnych w osi wschód–zachód w południowej Polsce, jak również połączeń międzynarodowych miast południowej Polski z Niemcami jest warunkowana stanem technicznym magistrali E-30, która pomimo tego, że jest zaliczana do głównych korytarzy transportowych, to jednak na wielu fragmentach nie może doczekać się końca prac modernizacyjnych. Obecnie, ze względu na zaawansowanie prac modernizacyjnych, prędkości pociągów przekraczające 120 km/h mogą być osiągnięte tylko na odcinku Opole–Wrocław–Zgorzelec. Poprawa stanu technicznego zachodniego odcinka magistrali E-30 pozwoliła na uruchomienie w roku 2009 trzech par bezpośrednich pociągów kategorii RE (ekspres regionalny) w relacji Drezno–Wrocław, obsługiwanych szynobusami serii 642, które pomimo tego, że nie osiągają maksymalnych prędkości technicznych na zmodernizowanym odcinku E-30, to jednak mają konkurencyjny czas jazdy zapewniający frekwencję.

Wprawdzie miasto Wrocław posiada obecnie połączenia bezpośrednie z Dreznem i Berlinem, ale oferta ta jest trudno dostępna dla podróżnych z Krakowa i Górnego Śląska. Wynika to z braku dogodnych skomunikowań oraz długiego czasu jazdy połączeń krajowych kursujących magistralą E-30. W szczególnie złym stanie technicznym znajdują się odcinki Kraków–Katowice oraz Opole–Kędzierzyn Koźle. W tej sytuacji pewna liczba podróżnych z Krakowa korzysta z połączeń z przesiadką w Warszawie, ale większość decyduje się na wybór transportu samochodowego lub lotniczego.

Problem niewystarczającej liczby połączeń kolejowych pomiędzy Polską a Niemcami jest podnoszony zarówno w mediach, zwłaszcza niemieckich, jak i podczas obrad na szczeblu rządowym i samorządowym. Ostatnio, przy okazji targów InnoTrans w Berlinie, 22 września 2014 roku miały miejsce burzliwe obrady dotyczące kształtu tych połączeń w przyszłym rozkładzie jazdy. Bardziej szczegółowa analiza dotycząca połączeń z Niemcami wymaga odrębnego opracowania.

Województwo małopolskie graniczy od strony południowej ze Słowacją. Pomiedzy stacjami kolejowymi Muszyna i Plaveč, formalnie do czasu wejścia w życie układu z Schengen, znajdowało się jedyne czynne kolejowe przejście graniczne w województwie małopolskim. Trasą tą obecnie nie kursuje żaden pociąg pasażerski. Całoroczny pociąg pospieszny Cracovia z Krakowa przez Muszynę, Prešov, Košice do Budapesztu, prowadzący wagony bezpośrednio do Keszthely, Bukaresztu i Warny, kursował w roku 2008. Połączenie do Budapesztu powróciło na okres wakacji w roku 2009 i 2010, po czym zostało zawieszono, wraz z ostatnimi transgranicznymi pociągami lokalnymi łączącymi Muszynę z Plavčem. W roku 2008 i 2009, w porze

dziennej, kursował tą trasą pociąg EuroCity z Krakowa do Budapesztu. W latach 1995–2004 oferowano ponadto dwie pary dziennych połączeń pospiesznych pomiędzy Krakowem a Koszycami. Wprawdzie frekwencja w tych pociągach na odcinku granicznym nie była zadowalająca, jednak odegrały one znaczącą rolę w relacjach krajowych, zapewniając poprawę skomunikowania miejscowości uzdrowiskowych leżących w dolinie Popradu.

Kolejowe przejścia graniczne łączące Polskę ze Słowacją istniały także w sąsiednich regionach. Przez przejście pomiędzy stacjami Łupków i Medzilaborce, położone we wschodniej części województwa podkarpackiego, do roku 2003 kursował bezpośredni pociąg przyspieszony relacji Rzeszów–Koszycy oraz osobowy Sanok–Humenne. W latach 2003–2011 podróżni mieli możliwość przesiadki w Łupkowie na lokalne pociągi transgraniczne kolei słowackich, przy czym od roku 2005 oferta ta dostępna była wyłącznie w sezonie letnim i służyła głównie lokalnemu ruchowi turystycznemu. W województwie podkarpackim znajdują się również przejścia graniczne z Ukrainą, ale ze względu na różnicę w szerokości toru włączenie ich do sieci szybkich połączeń jest utrudnione.

Wśród tras kolejowych łączących Polskę ze Słowacją, znacznie większe znaczenie miało przejście graniczne w województwie śląskim, pomiędzy stacjami Zwardoń i Skalite. Od czasu otwarcia w roku 1992 do chwili obecnej trasą tą kursowało od 7 (2001, 2002) do 3 par pociągów lokalnych kolei słowackich. Przejście to służyło także międzynarodowym przewozom dalekobieżnym, w latach 2001–2007 przez Zwardoń i Żilinę kursował nocny pociąg pospieszny Batory z Warszawy do Budapesztu. W latach 1995–2000 funkcjonowały 2 pary dziennych połączeń pospiesznych pomiędzy Krakowem a Bratysławą przez Bielsko-Białą i Zwardoń, w latach 2000–2002 już tylko jedna. W roku 2002 relacja ta została skrócona do połączenia Kraków–Żilina, natomiast uruchomiony został pociąg przyspieszony Katowice–Bratysława, również skrócony do Żiliny w roku 2006. Uruchomienie tych pociągów było cenną inicjatywą kreującą nową sieć połączeń pomiędzy ważnymi ośrodkami miejskimi Polski i Słowacji. Jednak pociągi te zostały zlikwidowane w roku 2010 na fali drastycznych cięć w rozkładach jazdy, dotyczących międzynarodowych pociągów, zwłaszcza osobowych i przyspieszonych. Cięcia te, dokonywane głównie w latach 2010–2011, nie były spowodowane nagłym spadkiem frekwencji w tych pociągach, lecz wynikały ze zmiany źródeł finansowania tzw. połączeń transgranicznych. Likwidacja wymienionych połączeń stanowiła dotkliwą stratę także w sieci połączeń krajowych, gdyż były one jedynymi konkurencyjnymi względem transportu drogowego połączeniami Krakowa z Bielskiem Białą i Żywcem.

Pociągi lokalne, obecnie kursujące w ilości 4 par z Čadcy i Żiliny do Zwardonia, ze względu na słabe skomunikowanie w pociągami Kolei Śląskich stanowią ofertę atrakcyjną wyłącznie w ruchu lokalnym. Oferta ta wprawdzie może służyć pasażerom podróżującym w kierunku Katowic, natomiast jest praktycznie niedostępna dla podróżnych odwiedzających Kraków.

W województwie śląskim znajdowały się także trzy kolejowe przejścia graniczne do Republiki Czeskiej. Pierwszym z nich, licząc od strony wschodniej, było lokalne przejście pomiędzy Cieszynem a Českým Ľesinem. W latach 1997–2003 trasą tą kursował pociąg pospieszny Olza relacji Katowice–Žilina, zdegradowany w roku 2004 do przyspieszonego, a w 2005 do roli jednego z połączeń lokalnych z Katowic do Českého Ľesina. Od czasu ponownego uruchomienia przejścia w roku 1995 do 2003 przez przejście to kursowało 4–5 par lokalnych pociągów transgranicznych, później tylko 2 pary. Pod koniec roku 2009 całkowicie zawieszono kursowanie pociągów pomiędzy Cieszynem a Českým Ľesinem, łącznie z przyległym odcinkiem linii lokalnej do Golezowa. Głównym powodem małej frekwencji pasażerów w ostatnich latach kursowania tych pociągów była konkurencja ze strony przewoźników autobusowych kursujących przebiegającą równolegle drogą szybkiego ruchu S1.

Największe znaczenie w ruchu dalekobieżnym na południowej granicy Polski posiada przejście graniczne pomiędzy Zebrzydowicami a Bohuminem. Po stronie czeskiej pierwsza stacja to Petrovice u Karviné. Trasą tą kursują 2 pary międzynarodowych pociągów pospiesznych nocnych, prowadzące wagony bezpośrednie z Warszawy i Krakowa do Pragi, Budapesztu i Wiednia, a także pociągi Moskwa–Praga i Moskwa–Nicea w wybrane dni tygodnia. Kursują także 4 pary codziennych pociągów klasy EuroCity z Warszawy przez Ostrawę i Břeclav do Wiednia, Villach, do Budapesztu. Pociągi te zatrzymują się na terenie Górnego Śląska na stacjach Katowice, Sosnowiec Główny oraz Zawiercie i stanowią atrakcyjną ofertę w ruchu międzynarodowym.

Jednak propozycja ta jest trudno dostępna dla mieszkańców Krakowa z powodu zdegradowanej infrastruktury kolejowej na odcinku Kraków–Katowice, a co za tym idzie również stale pogarszającej się oferty zarówno pod względem ilości połączeń, jak i czasu jazdy przekraczającego 2 godziny. Autor tej publikacji niejednokrotnie był świadkiem groteskowej sytuacji, gdy po przyjeździe pociągu międzynarodowego z Wiednia podróżni opuszczali dworzec kolejowy w Katowicach w poszukiwaniu szybszych połączeń autobusowych do Krakowa. Dzisiejsza oferta połączeń z przesiadką nie wypełniła pustki, powstałej po likwidacji w roku 2006 dziennego bezpośredniego połączenia EuroCity Sobieski z Krakowa do Wiednia.

Wśród nielicznych pociągów regionalnych kursujących przez Zebrzydowice jako ciekawostkę można wymienić pociąg przyspieszony z Krakowa do Bohumina, który kursował zaledwie rok, od grudnia 2010 do grudnia 2011, i nie cieszył się specjalnie wysoką frekwencją. Wyruszał z węzłowej stacji Bohumin około godziny 6.30 i docierał do Krakowa po ponad 4 godzinach jazdy okrężną trasą przez Bielsko, Wadowice i Kalwarię. Akurat 2010 był ostatnim rokiem, kiedy wszystkie pociągi regionalne przekraczające granicę państwową były finansowane centralnie, dlatego marszałkowie województw próbowali wykorzystywać takie pociągi do obsługi maksymalnej liczby linii

lokalnych. Jednak już w roku następnym strona rządowa przerzuciła koszty przygranicznych połączeń regionalnych na samorządy lokalne, a to szybko spowodowało rezygnację przez urzędy marszałkowskie z wielu podobnych kursów.

Przejście graniczne pomiędzy Chałupkami w województwie śląskim z Bohuminem także miało epizod w postaci ruchu dalekobieżnego. W latach 1992–2001 trasą tą kursował pociąg pospieszny Bem ze Szczecina, przez Wrocław, Kędzierzyn Koźle do Budapesztu. Ruch lokalnych pociągów transgranicznych był kilkakrotnie zawieszany lub reorganizowany. Przykładowo w latach 2009–2011 do Bohumina docierały tą trasą 2 pary pociągów osobowych z Katowic i jedna para z Opola przez Kędzierzyn Koźle. W roku 2012 kursowanie pociągów pasażerskich zostało zawieszane, co jest dotkliwą stratą, gdyż wspomniane linie kolejowe łączą duże ośrodki miejskie po obu stronach granicy.

W województwie opolskim również istnieje możliwość przekroczenia południowej granicy Polski. Przez Głuchołazy kursują 4 pary pociągów przyspieszonych kolei czeskich, pomiędzy Krnovem a atrakcyjnym turystycznie Jesenikiem. Stację kolejową Głuchołazy dzieli dystans zaledwie 6 kilometrów od Nowego Świętowa, w którym zatrzymują się polskie pociągi regionalne. Dotychczasowe próby zintegrowania sieci połączeń polskich i czeskich kończyły się niepowodzeniem. Specyficzna sytuacja tych okolic została opisana w artykule K. Kołodziejczyka [5].

Duże znaczenie ma kolejowe przejście graniczne pomiędzy Polską a Republiką Czeską, położone w województwie dolnośląskim, na południu Kotliny Kłodzkiej, pomiędzy stacjami Międzyzlesie i Lichkov. Trasą tą obecnie kursuje 5 par połączeń transgranicznych, w tym 3 pary pociągów osobowych z Wrocławia i z Kłodzka do stacji Usti nad Orlicy lub Choczeń, skąd podróżni mają do dyspozycji liczne skomunikowania w kierunku Pragi i Brna. Do roku 2009 trasą tą kursował bezpośredni dzienny pociąg pospieszny z Wrocławia do Pragi, w roku 2010 zastąpiony połączeniem pospiesznym do Pardubic. Do roku 2005 funkcjonowało także nocne połączenie międzynarodowe.

Do roku 2003 istniało przejście graniczne pomiędzy stacjami Mieroszów i Mezimesti, przez które w latach 1995–2002 kursował bezpośredni pociąg pospieszny z Wrocławia i Wałbrzycha do Pragi. Jednym z powodów likwidacji tego przejścia był pogarszający się stan infrastruktury kolejowej.

Przez przejście graniczne pomiędzy stacjami Lubawka i Kralovec w Republice Czeskiej od ponownego uruchomienia w roku 2010 kursują 3 pary pociągów lokalnych, jednak jeżdżą one wyłącznie w soboty i niedziele w sezonie letnim. Pociągi te zapewniają skomunikowania Jeleniej Góry i Wrocławia z Trutnovem. Pomimo tego, że zwłaszcza w początkowym okresie kursowania cieszyły się bardzo wysoką frekwencją, nie zdecydowano się na poszerzenie tej oferty o kolejne terminy kursowania.

Najbardziej na zachód wysuniętym kolejowym przejściem granicznym do Republiki Czeskiej, czynnym w ruchu pasażerskim, jest przejście pomiędzy stacjami Szklarska

Poręba Górna i Harrachov, przez Przełęcz Szklarską. Od czasu ponownego uruchomienia w roku 2011 trasą tą kursuje 6 par pociągów lokalnych, spośród których połowa kursuje w weekendy. Trasa ta cieszy się popularnością wśród turystów, oprócz dojazdu w Góry Izerskie zapewnia wygodne skomunikowanie Jeleniej Góry z Libercem.

Warto pamiętać, że na terenie Czech, Austrii, Niemiec, na większości linii kolejowych pociągi kursują w takcie godzinowym lub ewentualnie dwugodzinnym, zapewniając dogodne połączenia w dowolnym kierunku. Obecnie podróżni, chcący wyszukać dogodne połączenie kolejowe z Polski w kierunku tych krajów, trafia na trudną do pokonania barierę w postaci polskiej granicy. Tymczasem wystarczy dostać się do najbliższej stacji po stronie czeskiej np. Bohumina lub Ostravy w Republice Czeskiej, skąd można kontynuować podróż, korzystając z bogatej oferty zarówno kolei czeskich, jak i przewoźników prywatnych.

Tabela 1

Przejście graniczne	Rok 2009		Rok 2014	
	Pociągi międzynarodowe dalekobieżne	Pociągi transgraniczne	Pociągi międzynarodowe dalekobieżne	Pociągi transgraniczne
Łupków	0	0 + 2 sez.	0	0
Muszyna	1 + 1 sez.	0 + 2 sez.	0	0
Zwardoń	0	5	0	4
Cieszyn	0	2	0	0
Zebrzydowice	7	1	5 + 2 okr.	0
Chałupki	0	2	0	0
Głuchołazy	0	6b + 2 okr.	0	4b
Międzyzlesie	2	2	0	5
Lubawka	0	0	0	0 + 3 sez.
Szklarska Poręba Górna	0	0	0	3 + 3 sez.

Tabela zawiera liczbę par pociągów całorocznych, z wyszczególnieniem (po znaku +) pociągów kursujących w sezonie turystycznym (sez.) lub okresowo w wybrane dni tygodnia (okr.)  
b – pociągi tranzytowe zaczynające i kończące bieg w Czechach

Rezultaty analizy rozkładów jazdy zestawiono w tabeli 1, zawierającej porównanie stanu z roku 2014 z sytuacją sprzed pięciu lat. Dwa lata po wejściu w życie układu z Schengen, mającego na celu ułatwienie mieszkańcom krajów Unii Europejskiej poruszanie się pomiędzy krajami Wspólnoty, w roku 2009 rozpoczęła się likwidacja kolejowych połączeń transgranicznych przekraczających południową granicę Polski, szczególnie dotkliwa dla województw: śląskiego, małopolskiego i podkarpackiego. Jedynie w województwie dolnośląskim, dzięki zaangażowaniu samorządów, doprowadzono do ponownego uruchomienia dwóch linii transgranicznych przebiegających przez tereny chętnie odwiedzane przez turystów. Nie udało się również zahamować trwającej od początku XXI wieku tendencji spadkowej w dalekobieżnych przewozach międzynarodowych i wiążącej się z tym rezygnacji z finansowania kolejnych połączeń pomiędzy ważnymi ośrodkami Europy Centralnej.

## Prawne aspekty funkcjonowania kolejowych przewozów międzynarodowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym definiuje „międzynarodowe przewozy pasażerskie” jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej. Zgodnie z przytoczoną definicją do kategorii tej mogą zostać zaliczone wyłącznie dalekobieżne pociągi międzynarodowe. Natomiast tzw. przewozy w strefie nadgranicznej, czyli pociągi regionalne łączące państwa sąsiednie z województwami położonymi wzdłuż granic Polski, tworzą osobną kategorię, finansowaną przez samorządy lokalne. Zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym usługi w zakresie kolejowych przewozów międzynarodowych mogą, lecz nie muszą, być dofinansowywane w postaci dotacji z budżetu państwa, co wskazuje na priorytet finansowania krajowych pociągów międzywojewódzkich

Dokumentem rządowym wyznaczającym ramy funkcjonowania przewozów międzynarodowych jest Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (zwany dalej Planem Transportowym), stanowiący załącznik do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku. [6]. Dokument ten określa, iż kolejowe pasażerskie przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe są przewozami o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, a ich rynek jest objęty zasadami konkurencji regulowanej.

Głównym zadaniem Planu Transportowego jest wyznaczenie optymalnego katalogu połączeń kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych w oparciu o prognozy zapotrzebowania na te przewozy oraz określenie potencjalnych kierunków rozwoju. Na podstawie kształtu sieci kolejowej oraz prognozowanego zapotrzebowania w Planie Transportowym określone zostały główne kierunki przewozów międzynarodowych, które zgodnie z planem podlegają finansowaniu przez Ministerstwo. Decyzje o uruchomieniu konkretnych połączeń powinny zapadać po uwzględnieniu bieżącego stanu infrastruktury oraz pod warunkiem dostępności środków finansowych.

Przy sporządzaniu prognozy popytu na międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie przyjęto założenie, że podstawową motywacją do skorzystania z tego rodzaju przewozów są: podróż służbowa, turystyka oraz kontakty rodzinne. Prognozę dla przewozów międzynarodowych w perspektywie do 2025 roku sporządzono z podziałem na trzy warianty: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny. We wszystkich trzech wariantach założono, że oferta w zakresie połączeń międzynarodowych ma zostać utrzymana na obecnym poziomie, nie pozostawiając nadziei na szybką poprawę sytuacji w tym zakresie. Trudno oprzeć się wrażeniu, że prognozy te nie uwzględniają danych dotyczących szybko rosnącego ruchu turystycznego, a tym bardziej nie podej-

mują prób oszacowania potoków pasażerskich w przypadku tworzenia nowych połączeń i podjęcia konkurencji z innymi środkami transportu. Dane te pokazują, że Ministerstwo dąży do zachowania status quo, niekorzystnego dla Krakowa i całej południowej Polski.

W przypadku przewozów dalekobieżnych międzywojewódzkich, dla minimalnego i maksymalnego wariantu prognozy zapotrzebowania, założenia również są zbliżone, przy czym dla wariantu maksymalnego dopuszczono zwiększenie liczby połączeń w dotychczasowych relacjach i ewentualnie wydłużenie niektórych relacji.

Pewne nadzieje daje zapis o uzależnieniu rozwoju połączeń od postępów w realizacji programu modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, gdyż ze względu na liczne prace prowadzone obecnie na liniach magistralnych w Polsce występuje wiele ograniczeń w przepustowości najważniejszych ciągów komunikacyjnych, a także ograniczeń prędkości pociągów. Jednak pod warunkiem planowego prowadzenia tych prac można spodziewać się pozytywnych zmian w najbliższych latach. Nie sposób pominąć także nadziei związanych z rozpoczęciem nowej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020, która daje szansę na modernizację kluczowych dla transportu międzynarodowego linii kolejowych na południu Polski.

Ostateczny kształt oferty w zakresie przewozów dalekobieżnych i międzynarodowych ujęty w Planie Transportowym został opracowany na podstawie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku [7]. Dokument ten zawiera koncepcję zrównoważonego rozwoju transportu kolejowego, zgodnie z którą m.in. należy dążyć do zapewnienia konkurencyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu, do stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej, ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Zgodnie z tym dokumentem transport kolejowy powinien dążyć do tego, by stać się podstawowym elementem systemu transportu zbiorowego w przewozach o charakterze dalekobieżnym. Postulat ten wskazuje, że kolej jest jedynym rodzajem transportu lądowego, mogącym w sposób szybki i efektywny przemieszczać duże potoki pasażerów na znaczne odległości. Ta zaleta predestynuje kolej do stworzenia mocnej sieci połączeń dalekobieżnych i międzynarodowych o charakterze szkieletu, zapewniającego sprawne przemieszczanie się pasażerów pomiędzy poszczególnymi regionami kraju oraz do krajów sąsiednich, ale także skomunikowanego z pociągami innych kategorii, np. regionalnymi, nawet jeśli są one uruchamiane przez innych przewoźników.

Tymczasem obecnie przewozy dalekobieżne realizowane są przez dedykowaną do tego celu spółkę PKP IC. Pozostali przewoźnicy posiadający koncesje na przewozy pasażerskie wykonują przewozy aglomeracyjne i lokalne, jedynie spółki Przewozy Regionalne oraz Koleje Mazowieckie uruchamiają na zasadach komercyjnych nieliczne pociągi należące do kategorii połączeń międzywojewódzkich. Ponieważ przewozy dalekobieżne krajowe oraz międzynarodowe są finansowane centralnie, a finansowanie przewozów regionalnych

i aglomeracyjnych leży w gestii województw, to właśnie podmioty finansujące dany segment transportu uzyskują decydujący wpływ na kształt oferty. Przewoźnicy wykonujący przewozy aglomeracyjne i lokalne, przy współpracy z Urzędami Marszałkowskimi, starają się w pierwszej kolejności dostosować godziny kursowania pociągów regionalnych do potrzeb społeczności lokalnej (dojazdy do pracy, szkół), w drugiej kolejności zapewniają skomunikowania z innymi pociągami tej samej spółki, natomiast skomunikowania z pociągami dalekobieżnymi innych przewoźników są często całkowicie pomijane.

Ponadto w segmencie krajowych przewozów dalekobieżnych rozbudowywana jest oferta pociągów kwalifikowanych, skierowana do klientów zamożniejszych, natomiast ograniczana jest liczba popularnych połączeń pospiesznych kategorii TLK. Następuje koncentracja droższych pociągów dalekobieżnych na kilkunastu wybranych liniach, przy jednoczesnym wycofywaniu się z mniej dochodowych połączeń. Maleje liczba stacji, na których zatrzymują się pociągi dalekobieżne, co w połączeniu z niedogodnymi skomunikowaniami lub ich brakiem na stacjach węzłowych skutkuje ogólnym spadkiem dostępności oferty kolei.

Warto zwrócić uwagę, że z punktu widzenia większości pasażerów, pomimo różnorodności spółek wykonujących przewozy pasażerskie, nadal liczy się oferta transportu kolejowego jako całości. Pasażer podejmując decyzje o wyborze środka transportu, bierze pod uwagę cenę, czas przejazdu od stacji początkowej do końcowej oraz komfort podróży. A więc projektując sieć połączeń dalekobieżnych, nie można tego czynić w oderwaniu od lokalnej sieci połączeń regionalnych i aglomeracyjnych, chyba że decydujemy się na adresowanie oferty wyłącznie do mieszkańców kilku największych miast w Polsce.

Aktualne dane statystyczne wskazują na systematyczny odpływ pasażerów, widoczny zwłaszcza w przypadku przewozów dalekobieżnych. Dlatego trzeba zadać pytanie, czy obowiązujące regulacje prawne narzucające ramy funkcjonowania pasażerskiego transportu kolejowego oraz założenia dokumentów planistycznych określających perspektywy rozwoju publicznego transportu zbiorowego prowadzą do efektywnej realizacji potrzeb transportowych społeczeństwa.

Może warto np. ponownie zastanowić się nad celowością dalszego stosowania rygorystycznej definicji pociągu regionalnego jako pociągu pasażerskiego pokonującego maksymalnie jedną granicę województw. Przepis ten, w ciągu ostatnich lat, wielokrotnie przyczyniał się do utrudnień we wprowadzaniu do rozkładów jazdy przyspieszonych połączeń regionalnych łączących kilka dużych ośrodków miejskich. Takie relacje funkcjonowały dawniej w wielu rejonach Polski i cieszyły się dużą frekwencją, gdyż łączyły funkcje pociągów aglomeracyjnych z ruchem międzymiastowym. Obecnie jedyny sens utrzymywania tej regulacji wynika z cennika dostępu do infrastruktury PKP PLK, w którym pociągi kategorii międzywojewódzkich obciążane są wyższą stawką. W niektórych krajach (Szwecja,

Wielka Brytania) istnieje nawet odrębna kategoria pociągów tzw. międzyregionalnych, które podobnie jak przewozy w regionach zaliczane są do służby publicznej, a ich obsługa realizowana jest poprzez przetargi i wybór ofert spośród zainteresowanych operatorów [9]. Tymczasem w Niemczech pociągi międzyregionalne są integralną częścią oferty regionalnej, podlegając tym samym zasadom subsydiowania, ponadto pasażerowie korzystają w pociągach klasy RE (Regional Express) z taryfy regionalnej. Ujednolicenie taryfy regionalnej i międzyregionalnej, wdrożone również u naszych południowych sąsiadów, jest kolejnym postulatem mogącym przyczynić się do poprawy atrakcyjności transportu kolejowego.

Pociągi przyspieszone mogą stanowić również atrakcyjną ofertę w ruchu międzynarodowym, zwłaszcza jeśli po obu stronach granicy docierają do większych miast, gdzie są skomunikowane z pociągami innych kategorii i stanowią ogniwo spajające wewnętrzne sieci komunikacyjne poszczególnych państw i regionów. Mogą wtedy łączyć funkcję pociągu międzynarodowego z pociągiem regionalnym w relacjach transgranicznych i krajowych. Pociągi takie są atrakcyjne dla pasażerów pod względem cenowym, gdyż można z nich korzystać na podstawie biletu w taryfie regionalnej. Rozwiązania takie, funkcjonujące w województwie dolnośląskim, mogłyby zostać spopularyzowane poprzez wypracowanie korzystnego modelu finansowania takich połączeń przy współudziale samorządów lokalnych i ośrodków centralnych.

Innym postulatem, mogącym się przyczynić do poprawy sieci połączeń międzynarodowych według Master Planu opracowanego w roku 2010, jest liberalizacja kwalifikowanych przewozów międzynarodowych. Postulat ten był jednym z punktów harmonogramu, który powinien zostać wdrożony w pierwszej kolejności, do roku 2013. Tymczasem, mimo upływu założonego okresu, w praktyce nie doczekał się realizacji. Przykładowo prowadzeniem przewozów międzynarodowych oraz dalekobieżnych na terenie Polski było zainteresowane konsorcjum czeskiego przewoźnika prywatnego Leo Express z firmą Dolnośląskie Linie Autobusowe, jednak nie zdołało ono uzyskać w UTK niezbędnych pozwoleń oraz licencji [8]. W listopadzie 2014 roku Leo Express zdecydował się na uruchomienie połączenia autobusowego z Krakowa do Ostravy, skomunikowanego z pociągami tego przewoźnika do Pragi.

### Możliwości rozwoju sieci połączeń międzynarodowych

Plan Transportowy przewiduje pewne możliwości rozwoju sieci połączeń międzynarodowych. W szczególności jako główne kierunki tego rozwoju wskazane zostały następujące relacje przebiegające przez województwa południowe: Wrocław – Praga, Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno. Wymieniona została także opcja uwzględniająca skierowanie dodatkowych połączeń Kraków/Katowice/Wrocław – Berlin przez Zieloną Górę. Oczywiście postulat wprowadzenia do rozkładów jazdy wymienionych połączeń należy uznać za słuszny, ewentualnie można poddać pod dyskusję trasy kursowania tych połączeń, gdyż od czasu ich

opracowania w roku 2010 zaszyły zmiany w infrastrukturze kolejowej, polegające z jednej strony na modernizacji infrastruktury i poprawie jej jakości, a z drugiej na dalszej degradacji infrastruktury i pojawianiu się nowych ograniczeń prędkości pociągów. Na terenie województwa dolnośląskiego i opolskiego trwają aktualnie prace rewitalizacyjne, które w perspektywie najbliższego roku mogą przyczynić się do znaczącego skrócenia czasu jazdy między Warszawą a Wrocławiem, jak również między Wrocławiem i Zieloną Górą, co w znaczącym stopniu przyczyni się do poprawy konkurencyjności proponowanych połączeń. Powyższe propozycje kierunków rozwoju z pewnością dają szansę na poprawę komunikacji między Dolnym Śląskiem a krajami sąsiednimi, jednak mogą być niewystarczające w zakresie poprawy połączeń międzynarodowych południowo-wschodniej Polski.

W Planie Transportowym zawarte zostały szczegółowe założenia realizacji przewozów międzynarodowych. W punktach odnoszących się do południowej Polski generalną zasadą powinno być:

1. dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi (Kraków/Katowice – Berlin, Warszawa – Drezno, Rzeszów – Preszów/Koszyce),
2. dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą – bezpośrednich lub poprzez system skomunikowań.

I w tym miejscu, według zaproponowanej przez Ministerstwo koncepcji, padają deklaracje o konieczności zapewnienia bezpośrednich połączeń Wrocławia z Berlinem i Pragą, Katowic z Pragą i Bratysławą, natomiast dla Krakowa mają wystarczyć połączenia z przesiadką w Katowicach. Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury na linii Kraków–Katowice, wpływający na czas jazdy powyżej 2 godzin oraz planowane prace rewitalizacyjne i modernizacyjne, które wkrótce spowodują dalsze wydłużenie tego czasu, można łatwo przewidzieć, że realizacja takiego planu nie spotka się z akceptacją pasażerów i spowoduje dalszy ich odpływ od kolei.

Powyższe fakty dowodzą, że kluczową kwestią konieczną dla zapewnienia jakości i konkurencyjności połączeń dalekobieżnych i międzynarodowych jest stan infrastruktury kolejowej. Organizatorzy tych przewozów z jednej strony są zmuszeni do wydłużania czasów jazdy zgodnie z rozkładami narzucanymi przez zarządzającą infrastrukturą spółkę PKP PLK, jednak z drugiej strony powinni wykorzystać szansę polegającą na trasowaniu pociągów alternatywnymi liniami poddanymi modernizacji, na których możliwe jest osiągnięcie krótszych czasów przejazdu. Przykładowo, na ukończeniu jest częściowa rewitalizacja linii kolejowej nr 94 pomiędzy Skawiną a Oświęcimiem, która ma szansę przejąć część ruchu tranzytowego z Małopolski na południe i zachód Europy, przynajmniej do czasu przeprowadzenia gruntownej modernizacji linii Kraków–Katowice. Moim

zdaniem już obecnie powinny być podjęte decyzje o wprowadzeniu na tą linię m.in. połączeń w kierunku Ostrawy, przez przejście graniczne w Zebrzydowicach.

Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy w grudniu 2014 roku oddany zostanie do użytku zmodernizowany ciąg komunikacyjny pomiędzy Warszawą a Wrocławiem, przez Koniecpol, Częstochowę Stradom, Lubliniec i Opole, który ma za zadanie przejąć część ruchu dalekobieżnego, w tym pociągi kwalifikowane obsługiwane przez zespoły trakcyjne typu Pendolino. Biorąc pod uwagę, że dobiegają końca również prace rewitalizacyjne pomiędzy Gliwicami a Opolem przez Strzelce Opolskie, województwo opolskie wkrótce uzyska znaczącą poprawę jakości w zakresie czasu podróży na najważniejszych ciągach komunikacyjnych. Szansę tę powinni wykorzystać organizatorzy przewozów dalekobieżnych i międzynarodowych, kierując dodatkowe połączenia przez Opole.

Trasą od Koniecpola do Opola prawdopodobnie wkrótce pojedzie także większość pociągów pospieszonych TLK z Krakowa do Wrocławia, uzyskując czas jazdy około 3 godzin. Jest to duża zmiana jakościowa. Tą trasą mogłyby kursować również pociągi międzynarodowe z Krakowa do Berlina, ale przedstawiciele kolei niemieckich wyrażali wątpliwości związane z ominięciem Górnego Śląska, skąd dawniej podróżowała duża liczba pasażerów.

Większość linii kolejowych przekraczających południową granicę Polski prowadzi przez tereny góryste, co powoduje wydłużenie ich przebiegu z powodu konieczności omijania naturalnych przeszkód terenowych, jak również determinuje ich parametry konstrukcyjne, w tym prędkość pociągów. Wyjątkiem są linie magistralne biegnące z Chałupki i Zebrzydowic do Bohumina, które docelowo powinny przyjmować funkcję głównych osi komunikacyjnych w relacjach północ–południe. Dla magistrali E-65 pomiędzy Katowicami a Zebrzydowicami do końca roku 2015 zostanie przygotowane studium wykonalności modernizacji zakładającej na części trasy podwyższenie prędkości pociągów do 160 km/h, co przyczyni się do dalszego wzrostu atrakcyjności połączeń. Wskazana byłaby również rewitalizacja odcinka Kędzierzyn Koźle–Chałupki, co ułatwiłoby włączenie Wrocławia i Opola do sieci połączeń międzynarodowych w kierunku Austrii i Węgier.

Ponadto trasą, która mogłaby w większym stopniu służyć komunikacji pomiędzy zachodnią Polską a Czechami, oprócz linii z Wrocławia przez Międzyzlesie do Usti na Orlici, powinna być także linia Wałbrzych–Lubawka–Trutnov Poříčí. Trwająca po polskiej stronie rewitalizacja linii nr 274 w niedalekiej przyszłości umożliwi skrócenie czasu jazdy pomiędzy Wrocławiem a Sędziszawiem, natomiast po południowej stronie granicy już teraz koleje czeskie zapewniają szybkie połączenia dalekobieżne miasta Trutnov z Pardubicami i Pragą. W takich relacjach najbardziej korzystnym dla pasażerów rozwiązaniem jest uruchamianie pociągów przyspieszonych, łączących atrakcyjny czas jazdy z korzystną taryfą regionalną.

Znacznie trudniejsza sytuacja występuje na granicy polsko-słowackiej. Wprawdzie istnieją połączenia międzynarodowe

Polski z Bratysławą drogą okrężną przez Republikę Czeską, ale uważam, że należy dążyć do przywrócenia międzynarodowych połączeń dalekobieżnych lub też przyspieszonych połączeń transgranicznych na istniejących liniach kolejowych przekraczających granicę polsko-słowacką. Wybór odpowiedniego rodzaju pociągu powinien zależeć od docelowo wybranej relacji, a także od modelu finansowania danego połączenia. W pierwszej kolejności konieczna będzie poprawa skomunikowania Katowic i Krakowa z Žilina, przez Zwardoń. W dalszej perspektywie relacje przebiegające tą trasą mogłyby być wydłużone do ośrodków południowej Słowacji, jest to również najkrótsza trasa prowadząca w kierunku Budapesztu.

Inny charakter ma przejście pomiędzy Muszyną a Plavčom, gdyż po obu stronach granicy znajdują się miejscowości atrakcyjne turystycznie. Po stronie słowackiej są okolice podtatrzaskiego Popradu, które powinny zostać skomunikowane z Muszyną i Krynica za pomocą połączeń transgranicznych, co sprzyałoby stworzeniu wspólnej oferty dla turystów preferujących aktywny wypoczynek.

Trwające prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 91 między Krakowem a Rzeszowem przyczynią się do znaczącego skrócenia czasu jazdy pociągów między wymienionymi miastami wojewódzkimi a Tarnowem. Umożliwi to odbudowę szybkich połączeń województw podkarpackiego i małopolskiego z Prešovem i Košicami przez Muszynę, zgodnie z deklaracjami zawartymi w przytoczonym wcześniej zapisie Planu Transportowego. Wprawdzie po zakończeniu rewitalizacji linii kolejowej nr 106 z Rzeszowa do Jasła, wraz z planowanymi pracami na linii nr 108, nastąpi również skrócenie czasu jazdy do przejścia granicznego w Łupkowie, ale południowe powiaty województwa podkarpackiego wymagają w pierwszej kolejności przywrócenia stabilnej oferty w zakresie połączeń krajowych.

## Podsumowanie

Pomimo upływu ponad siedmiu lat od wejścia w życie układu z Schengen w Europie Centralnej nie udało się doprowadzić do scalenia kolejowych sieci połączeń zarówno regionalnych, jak i dalekobieżnych poprzez likwidację barier w postaci martwych odcinków linii kolejowych bez połączeń pasażerskich lub ze znikomą ich liczbą. Wprawdzie projektowanie nowych połączeń międzynarodowych oraz transgranicznych wymaga uzgodnień międzyrządowych z krajami sąsiednimi i umieszczanie ich w rozkładach jazdy jest mniej elastyczne niż w przypadku połączeń krajowych ze względu na konieczność rezerwacji tras z większym wyprzedzeniem czasowym, jednak bez wątplenia warto podejmować wyzwania zmierzające do połączenia krajów europejskich w jeden spójny obszar zapewniający efektywne przemieszczanie pasażerów za pomocą transportu zbiorowego.

Ograniczeniem w tworzeniu nowych, atrakcyjnych połączeń międzynarodowych jest zawsze budżet. Ministerstwo decydując się na dofinansowanie określonej liczby połączeń, musi brać pod uwagę ich opłacalność ekonomiczną. Jednak biorąc pod uwagę rosnące dochody z turystyki i chcąc utrzymać tendencję wzrostową tych dochodów, trzeba zapewnić

potencjalnym turystom jak najdogodniejsze połączenia, konkurencyjne względem innych środków transportu.

We wrześniu 2014 roku Ministerstwo ogłaszało plany wzbogacenia sieci połączeń transgranicznych wykonywanych przez spółkę Przewozy Regionalne w nowym rozkładzie jazdy obowiązującym od połowy grudnia 2014. Planowano między innymi uruchomienie nowej pary pociągów pomiędzy Krakowem a Ostrawą. Nieoficjalne informacje wskazywały na wytrasowanie tego pociągu w godzinach porannych z Ostrawy, a wieczornych w relacji odwrotnej, a więc w porze dogodnej dla turystów odwiedzających Kraków, natomiast mniej korzystnej dla osób podróżujących z Polski. Można to uznać za krok w dobrym kierunku. Jednak ostatnie doniesienia wskazują, że Ministerstwo zamierza wycofać się z większości złożonych obietnic, pomimo stosunkowo niewielkiej kwoty potrzebnej na uruchomienie wielu ważnych relacji transgranicznych.

W takiej sytuacji rolę organizatora sieci połączeń transgranicznych powinny przynajmniej częściowo przejąć samorządy lokalne. Podmioty organizujące kolejowy transport w regionach nie mogą dążyć wyłącznie do koncentracji przewozów regionalnych w ruchu aglomeracyjnym miast wojewódzkich, jak dzieje się to obecnie. Potrzebne jest szersze spojrzenie na potrzeby przewozowe mieszkańców oraz turystów odwiedzających dany region, uwzględniające atrakcyjną czasowo możliwość dotarcia przynajmniej do najbliższych większych miast lub węzłów przesiadkowych leżących poza granicami danego województwa. Przy wyborze takich relacji nie należy ograniczać się tylko do stolic województw sąsiednich, które zwyczajowo są uwzględniane w lokalnych planach transportowych. Na przykład, jeśli chodzi o Kraków, miastami leżącymi poza województwem małopolskim wymagającymi lepszego skomunikowania są: Bielsko-Biała i Częstochowa w województwie śląskim, Stalowa Wola oraz Jasło w województwie podkarpackim, a w relacjach transgranicznych lub międzynarodowych dalekobieżnych – Žilina i Prešov na Słowacji oraz Ostrava w Czechach.

Uprzednio wskazałem na celowość rozbudowy połączeń transgranicznych jako połączeń przyspieszonych, z zapewnieniem sieci skomunikowań. Oprócz tego, aby zachować konkurencyjność międzynarodowych połączeń kolejowych wobec wzrastającej dominacji prywatnego transportu samochodowego, konieczna jest także budowa sieci komfortowych połączeń kwalifikowanych, mogących sprostać wygórowanym oczekiwaniom pasażerów. Jedną z głównych przyczyn niechęci części pasażerów do oferty kolei jest konieczność przesiadek. Problemu tego nie można całkowicie wyeliminować, jednak liczbę przesiadek można zmniejszać dzięki budowie jak najdłuższych relacji pociągów klasy EuroCity przy współpracy z kolejami państw sąsiednich. Należy dążyć do tego, aby trasa takich pociągów, przy uniknięciu dużej straty w czasie przejazdu, łączyła jak największą liczbę węzłów zintegrowanych z różnymi środkami transportu zbiorowego.

Dużą grupą potencjalnych pasażerów pociągów dalekobieżnych są mieszkańcy południowej Polski, coraz częściej decydujący się na spędzanie urlopu na południu Europy. Wprawdzie w relacjach do krajów śródziemnomorskich, ze



względem na długi czas przejazdu, trudno kolei konkurować z transportem lotniczym, ale na pewno może być ona konkurencyjna w przypadku połączeń z kurortami alpejskimi. Turyści preferujący aktywny wypoczynek w rejonach górskich, w południowych rejonach Austrii, mogą korzystać z połączeń lotniczych do dużych miast, np. Wiednia, Grazu lub Salzburga, natomiast, jeśli nie są uczestnikami zorganizowanych wycieczek, z tamtejszych lotnisk czeka ich uciążliwy transport do centrum miast, skąd dopiero mogą skorzystać z bogatej oferty miejscowych przewoźników. Sytuację tą ratuje bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawy do Villach, które w atrakcyjnym czasie dowozi pasażerów do wielu austriackich miejscowości, skutecznie konkurując z transportem samochodowym, zwłaszcza podczas trudnych warunków zimowych. Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy koleje austriackie planują znaczącą reorganizację ruchu, związaną z oddaniem do użytku dworca Wien Hauptbahnhof. Z jednej strony oznacza to lepsze skomunikowanie pociągów z lotniskiem, z drugiej rezygnację ze wspomnianego połączenia Warszawa–Villach.

Znacznie łatwiej zaplanować podróż z wykorzystaniem transportu lotniczego do szwajcarskich kurortów alpejskich, gdyż dzięki zintegrowaniu lotnisk w Zurychu i Genewie z transportem kolejowym, turyści bezpośrednio po przylocie mogą korzystać z doskonale działającej sieci połączeń kolejowych w Szwajcarii.

Można założyć, że połączenia kolejowe do krajów bardzo oddalonych od Polski nie będą konkurencyjne, tutaj dominującą rolę odgrywa transport lotniczy. Ale są także coraz liczniejsze grupy młodych ludzi, którzy przylatują do jednego z krajów Europy Centralnej, chcąc zwiedzić kilka miast w różnych krajach, np. Pragę i Kraków podczas jednej wycieczki, przemieszczając się transportem publicznym. Młodzi turyści, wychowani w krajach Europy Zachodniej, gdzie oferta w zakresie kolejowej komunikacji pasażerskiej jest znacznie bogatsza zarówno w aspekcie liczby połączeń, jak i jakości oferty pod względem prędkości handlowych pociągów oraz komfortu podróży, chcąc zaplanować podróż pociągiem dookoła Europy, trafiają na południowej granicy Polski na bariery wynikające z braku dostępnej dla nich oferty przewozowej. Wspomniany problem niedostosowania oferty przewozów dalekobieżnych, w tym międzynarodowych do potrzeb i oczekiwań pasażerów, szczególnie boleśnie dotykający południowo-wschodnią Polskę i aglomerację krakowską, widoczny jest także w innych częściach naszego kraju.

Dotychczasowa alokacja środków na utrzymanie i rozwój infrastruktury, jak również kształtowanie oferty w międzynarodowym ruchu kolejowym, nie wypełnia założeń wynikających z koncepcji zrównoważonego rozwoju transportu, której powinny służyć Plany Transportowe, nawiązujące do tej koncepcji w pełnym brzmieniu tytułów. Zgodnie z tą koncepcją celem polityki transportowej powinno być dążenie do równowagi opierającej się na takim kształtowaniu zapotrzebowania na transport i takim podziale środków, aby z jednej strony nie powstawały utrudnienia w dostępie, a z drugiej nie występowały stany zatłoczenia oraz nadmierne uciążliwości dla otoczenia [10].

Zgodnie z tą koncepcją należy wspierać rozwój transportu zbiorowego, zwłaszcza jego ekologiczne formy, w tym transport kolejowy. Należy także zapewnić rozwój wszystkich gałęzi transportu, w tym infrastruktury drogowej i kolejowej. Aby zbliżyć się do pożądanej proporcji 60:40 pomiędzy wydatkami na infrastrukturę drogową i kolejową w nowej perspektywie budżetowej UE na lata 2014–2020, konieczne jest przygotowanie projektów rewitalizacyjnych i modernizacyjnych infrastruktury kolejowej, mając na uwadze znaczenie tej infrastruktury nie tylko dla ruchu aglomeracyjnego Krakowa, ale także dla komunikacji z regionami sąsiednimi, w tym z zagranicą. Bez infrastruktury zapewniającej odpowiednią rezerwę przepustowości trudno elastycznie kształtować ofertę przewozową.

Biorąc pod uwagę szereg planowanych w Krakowie w najbliższych latach dużych imprez sportowych, kulturalnych i religijnych, a także dotychczasową bierność narodowego przewoźnika PKP IC, który nawet w obliczu planowanych imprez masowych zapewniających dużą frekwencję, bardzo rzadko z własnej inicjatywy decyduje się na uruchomienie pociągów dodatkowych, uważam, że samorządy lokalne oraz organizacje pozarządowe powinny rozpocząć aktywny lobbing celem przywrócenia Krakowa do sieci dziennych połączeń międzynarodowych. Natomiast utrzymanie dotychczasowej oferty oznacza oddanie pola konkurencji w postaci transportu lotniczego oraz prywatnego transportu samochodowego.

## Literatura

1. Taczanowski J., *Rail Connections between Major Cities in Central Europe after the Socio-Economic Transformation of 1989. Examples of Poland, Czech Republic, Slovakia and Austria*, „Logistics & Sustainable Transport”, 2012, T. 3, nr 2.
2. Rytel K., Biega S., Bielecki P., *Uwagi do planu dalekobieżnych połączeń kolejowych*, Warszawa 2012, [http://www.zm.org.pl/?a=plan\\_miedzywojewodzki-128](http://www.zm.org.pl/?a=plan_miedzywojewodzki-128), dostęp 8.11.2014.
3. Borkowski K., Grabiński T., Seweryn R., Wilkońska A., Mazanek L., *Ruch turystyczny w Krakowie w roku 2013 – Raport końcowy*, Kraków 2014, dostęp 8.11.2014, [http://www.bip.krakow.pl/?sub\\_dok\\_id=58088](http://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=58088)
4. Sieciowe Rozkłady Jazdy Pociągów, lata 1992–2002, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa, lata 2002–2014 Przewozy Regionalne sp. z o. o. Warszawa
5. Kołodziejczyk K., *Dostępność komunikacyjna gminy Głucholazy w perspektywie jej funkcji turystycznych*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2013, nr 2.
6. Załącznik do Rozporządzenia MTBiGM, Dz. U. z 2012 r. poz. 1151.
7. Załącznik do Uchwały Nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.
8. *I po konkurencji. Leo Express rezygnuje z Polski*, [http://www.rynek-kolejowy.pl/52561/i\\_po\\_konkurencji\\_leo\\_express\\_rezygnuje\\_z\\_polski.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/52561/i_po_konkurencji_leo_express_rezygnuje_z_polski.htm), dostęp 8.11.2014.
9. Thorsten Beckers T., Von Hirschhausen C., Haunerland F., Walter M., *Long-Distance Passenger Rail Services in Europe: Market Access Models and Implications for Germany* „OECD Discussion Paper”, 2009, nr 22.
10. Przybyłowski A., *Rozwój transportu w polskich regionach w kontekście Koncepcji zrównoważonego transportu UE*, „Logistyka”, 2012, nr 2.