

**MICHAŁ BEIM**

dr, Wydział Inżynierii Środowiska i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, e-mail: [michal.beim@up.poznan.pl](mailto:michal.beim@up.poznan.pl)

**ANDRZEJ SOCZÓWKA**

dr, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Śląski, e-mail: [andrzej.soczowka@us.edu.pl](mailto:andrzej.soczowka@us.edu.pl)

# Rozwój kolejowych, regionalnych połączeń transgranicznych w Polsce<sup>1</sup>

**Streszczenie:** Rozwój regionalnych, transgranicznych połączeń kolejowych w Europie Zachodniej stanowi istotny czynnik wzrostu ekonomicznego oraz ważny aspekt integracji europejskiej. Koleje regionalne łączące sąsiadujące państwa nie tylko stanowią dopełnienie głównego systemu transportowego kontynentu, ale stanowią istotny wkład w rozwój ekonomiczny obszarów nadgranicznych. Polska w okresie transformacji i integracji europejskiej po roku 1989 doświadczała bardzo wielu zmian w zakresie kolejowych połączeń transgranicznych. Znoszenie wiz do państw sąsiednich, likwidacja granicy celnej czy wreszcie przystąpienie do strefy Schengen walnie przekładały się na funkcjonowanie połączeń. Obecnie realny wpływ posiada regionalna i państwowa polityka transportowa, a także dążenia przewoźników do pozyskiwania nowych klientów. Główną barierą są przepisy odnośnie ruchu kolejowego. Nadal potencjał kolei w obsłudze połączeń transgranicznych nie jest w pełni wykorzystany. Znamienny jest fakt, że połączenia z krajami bałtyckimi, mimo politycznej wagi projektu Rail Baltica, nie funkcjonują dobrze. Artykuł prezentuje przemiany w zakresie regionalnych, kolejowych połączeń transgranicznych w latach 1990–2016, przedstawiając je w odniesieniu do połączeń dalekobieżnych.

**Słowa kluczowe:** koleje regionalne, współpraca transgraniczna, integracja europejska

## Wprowadzenie

Polska w okresie transformacji ustrojowej doświadczyła w pierw zniesienia wiz do Niemiec w 1991 roku. W 2004 zniknęła między Polską, Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą granica celna. Trzy lata później przystąpienie do strefy Schengen zaowocowało zniesieniem kontroli granicznej na wyżej wymienionych granicach. Równocześnie wstąpienie do Schengen zaowocowało zaostrzeniem rygorów wizowych we wzajemnych relacjach krajów Schengen z Rosją, Białorusią i Ukrainą.

Jednocząca się Europa stwarza nowe szanse dla rozwoju regionalnego obszarów nadgranicznych. Transport publiczny, w szczególności transgraniczne, regionalne połączenia kolejowe wydają się nadal niewykorzystanym potencjałem w kreowaniu spójności regionów transgranicznych. Wprawdzie od początku transformacji ustrojowej obserwuje się wzrost liczby połączeń kolejowych na granicy z Niemcami i Czechami – przy czym wzrost ten osiągnany jest właśnie dzięki połączeniom regionalnym – to sytuacja na pozostałych granicach Polski ulega pogorszeniu. Niszę rynkową pozostawiają przez

kolej zagospodarowują przewoźnicy autobusowi (por. [4]) oraz indywidualna motoryzacja. Kolej regionalna, aby odzyskać należny udział w siatce połączeń, musi wypracowywać atrakcyjne i stabilne rozkłady jazdy oraz specjalne oferty taryfowe, odchodząc od dotychczasowych taryf transgranicznych, regulowanych umowami międzynarodowymi.

## Metodyka opracowania

Artykuł prezentuje zmiany w siatce połączeń kolejowych na obszarze Polski, w latach 1989–2016. Szczegółowe analizy dla poszczególnych kolejowych przejść granicznych wykonane zostały dla lat 1991–2016 w okresach pięcioletnich. W celu analizy sieci połączeń kolejowych wykorzystane zostały informacje z Sieciowych Rozkładów Jazdy Polskich Kolei Państwowych, a następnie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Uzupełnienie stanowiły informacje dotyczące rozkładu jazdy dla linii zarządzanej przez spółkę UBB Polska, dla linii nr 311 będącej w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu. W analizie przyjęto rozkłady jazdy obowiązujące w sezonie letnim.

W związku z ograniczonym dostępem do danych archiwalnych, ograniczono się do analizy planowanej w rozkładach jazdy siatki połączeń, nie ustosunkowując się do faktycznie wykonywanych połączeń. Przykładowo, w momencie powstawania artykułu trwała dyskusja o projekcie połączeń Berlin Lichtenberg–Toruń Główny przez Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wielkopolski, Krzyż i Piłę. Połączenie to jednak nie zostało uwzględnione w rozkładzie jazdy. Podobnie sprawa wyglądała z ekspresem regionalnym łączącym Berlin Lichtenberg z Wrocławiem Głównym przez Chociebuż, Zasięki i Legnicę, kursującym pod marką „Pociąg do kultury”. Należy nadmienić, iż nietrwałość transgranicznej oferty regionalnej stanowi jedną z większych barier utrudniających osiągnięcie sukcesu. Mieszkańcy sąsiadujących regionów nie są w stanie wyrobić sobie przyzwyczajenia komunikacyjnych. Powszechną praktyką z ostatnich lat jest planowanie połączeń międzynarodowych bez ich uruchomienia w momencie wdrożenia rozkładu jazdy, ewentualnie odwołanie ich w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy.

W artykule dokonano subiektywnego podziału kategorii pociągów pasażerskich przekraczających granice państwa. Podział ten zakłócają różnice w systemach kategorii pociągów w państwach ościennych oraz zachodzące

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2016. Wkład autorów w publikację: M. Beim 50%, A. Soczówka 50%.

ewolucje nazewnictwa. Kreując podział przedstawiony w tabeli 1, starano się mieć na uwadze funkcjonalne znaczenie połączeń.

### Rola kolei w obsłudze ruchu międzynarodowego

Państwowa statystyka charakteryzująca ruch transgraniczny nie jest prowadzona w sposób ciągły ani systemowy. Dane są zbierane i udostępniane w sposób różny. Podział liczby podróżnych przekraczających granice na poszczególne środki transportu publicznego publikowany jest od 2004 roku w wartościach dla wszystkich granic kraju łącznie, a od 2006 w rozbiciu na poszczególne granice. Ponadto statystyka publiczna nie rozróżnia międzynarodowych przewozów kolejowych dalekobieżnych i regionalnych. Niemniej, dane pozwalają na uchwycenie pewnych tendencji (rysunek 1).

Od kilkunastu lat na wszystkich kolejowych granicach spada liczba podróżnych (rysunek 2, rysunek 3). Jest to naturalna konsekwencja wzrostu poziomu motoryzacji oraz ograniczania, czasowego lub całkowitego zawieszania połączeń kolejowych. Drugim problemem są nieatrakcyjne cenowo taryfy międzynarodowe – bilet w bezpośredniej relacji jest znacząco (nawet kilkukrotnie) droższy od sumy cen biletów krajowych. Zdarzają się również przewoźnicy regionalni (np. Koleje Śląskie), którzy nie honorują biletów zakupionych w taryfie międzynarodowej. Problem przez lata rozwiązywano w sposób doraźny – wprowadzając bilety z na odcinek transgraniczny, bądź – na dłuższych trasach – limitowane oferty specjalne (np. SparDay, SparNight, EuropaSpezial), tym niemniej prawie zawsze tańsze przejechanie pociągiem przez granicę kraju wiązało się dla pasażera z dodatkowymi utrudnieniami, co w sposób naturalny motywowało do wyboru środka transportu.

Wzrost liczby pasażerów obserwowany jest tylko na dwóch granicach – z Białorusią (turystyka zakupowa) oraz z Niemcami, gdzie oferta połączeń ulega systematycznej poprawie, a oferty taryfowe konstruowane są w sposób niwelujący problem granicy. Najbardziej atrakcyjną ofertą z punktu widzenia pasażerów jest włączenie całej trasy transgranicznej oraz komunikacji miejskiej Szczecina w regionalny system taryfowy Berlina i Brandenburgii (por. [4]). Ponadto na pograniczu Polski, Niemiec i Czech funkcjonuje od 2004 roku transgraniczna taryfa regionalna (bilet „Euro–Nysa–Ticket”) obejmująca nie tylko kolej, ale również miejską i regionalną komunikację autobusową oraz tramwajową [1].

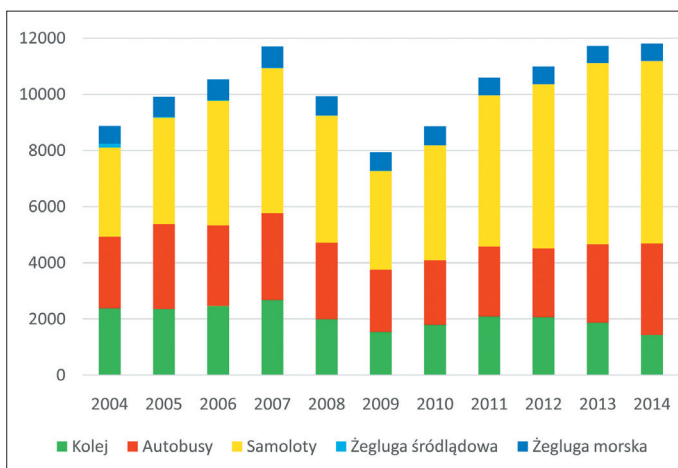
### Kolejowe przejścia graniczne

Na rysunku 4 zaprezentowano kolejowe przejścia graniczne z ruchem pociągów pasażerskich funkcjonujące w latach 1991–2016. Przy czym w kategorii przejść granicznych uwzględniono nie tylko fizycznie istniejące przejścia, ale wszystkie miejsca na sieci kolejowej, gdzie pasażerowie mają możliwość w kursach handlowych przejechać przez granicę. Kolorem czarnym oznaczono przejścia, na których w latach 1991–2016 ruch pociągów pasażer-

Tabela 1

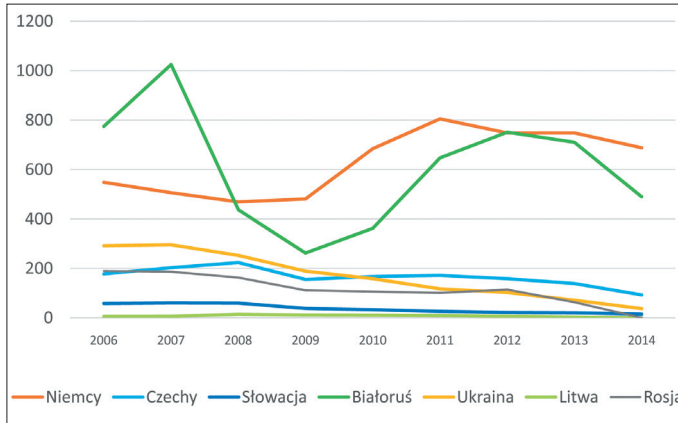
Podział pociągów międzynarodowych na potrzeby badań	
Oznaczenie	Kategorie pociągów
A	Pociągi osobowe, przyspieszone, Regio, RegionalBahn, UBB
B	Pociągi pospieszne dzienne, InterRegio, RegioExpress
C	Pociągi ekspresowe, EuroCity, Intercity
D	Pociągi nocne pospieszne z wagonami z miejscami do siedzenia, kuszetkami oraz sypialniami
E	Pociągi nocne zestawione wyłącznie z wagonów sypialnych i kuszetek

Źródło: opracowanie własne



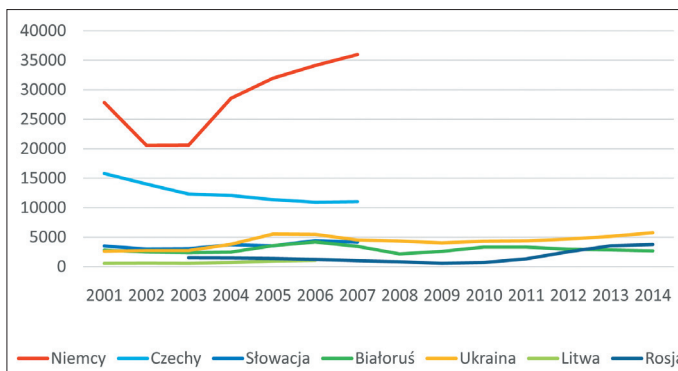
Rys. 1. Udział poszczególnych środków transportu publicznego w obsłudze ruchu międzynarodowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS (dane są prowadzone przez GUS od 2004 r.)



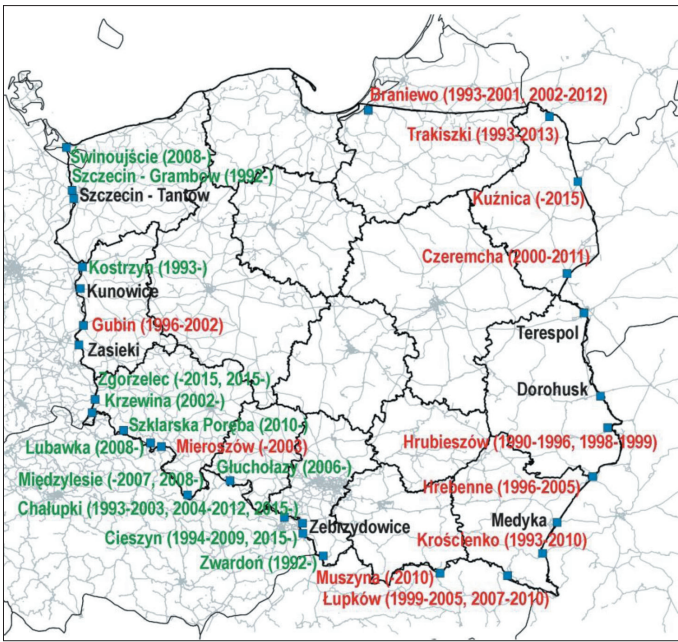
Rys. 2. Liczba pasażerów kolei w ruchu międzynarodowym w podziale na państwa (w tysiącach)

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS (dane są prowadzone przez GUS od 2006 r.)



Rys. 3. Liczba pasażerów samochodów osobowych w ruchu transgranicznym (w tysiącach)

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS (po wejściu Polski do strefy Schengen zaniechano zbierania danych na granicach wewnątrzunijnych)



Rys. 4. Kolejowe przejścia graniczne w latach 1991–2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [11], rozkładów jazdy oraz materiałów autorów

skich prowadzony był nieprzerwanie (zaledwie 8 przejść). Kolorem czerwonym – przejścia funkcjonujące po 1991 roku, na których ruch pociągów pasażerskich zawieszono (11 przejść), natomiast kolorem zielonym – przejścia otwarte po 1991 roku, funkcjonujące do 2016 roku (12 przejść).

Na szczególną uwagę na sieci kolejowej zasługują dwa miejsca: Głuchołazy (granica polsko-czeska) oraz Krzewina Zgorzelecka (granica polsko-niemiecka). Na linii Śumperk–Jesenik–Karniów pociągi już znacznie wcześniej, na mocy podpisanych porozumień, przejeżdżały tranzytowo przez Głuchołazy, gdzie zmieniały kierunek jazdy, ale dopiero od 2006 roku mają tam postoje handlowe. Problem przejazdu przez Polskę uruchomionych od 2002 roku pociągów relacji Chociebuż–Goerlitz–Krzewina Zgorzelecka–Żytawa, rozwiązano poprzez wprowadzenie na peronie kontroli paszportowej dla pasażerów tranzytowego pociągu [10].

Ruch pociągów pasażerskich na poszczególnych granicach w wybranych latach autorzy przedstawili w formie graficznej (rysunek 5) oraz tabelarycznego zestawienia relacji pociągów (tabela 2). Ujęcie wieloletnie doskonale pokazuje kierunki przemian w kolejowym pasażerskim ruchu międzynarodowym. Charakterystyczny jest kontrast pomiędzy wschodnimi i zachodnimi granicami kraju. Jednocześnie widać, jak uboga jest dzienna oferta międzynarodowa – pociągi najwyższej kategorii to zaledwie kilka w skali kraju (od 7 do 10 par), pociągi pospieszne – początkowo relatywnie więcej (w badanych latach do 20 par), obecnie zaniknęły zupełnie. Najliczniejszą kategorią pociągów międzynarodowych są pociągi regionalne, których liczba wzrasta z początkowych 10 aż do 132 par. Rozwój rynku lotniczego doprowadził natomiast do marginalizacji znaczenia nocnych pociągów z wagonami sypialnymi i miejscami do leżenia.

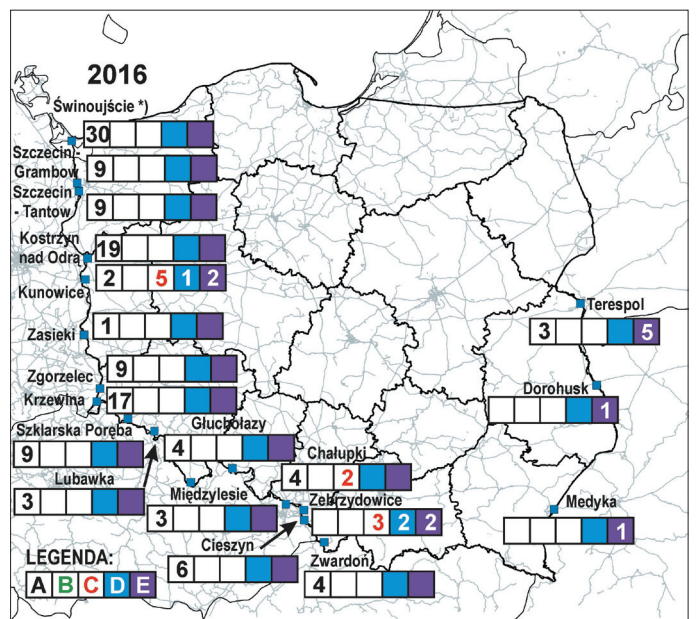
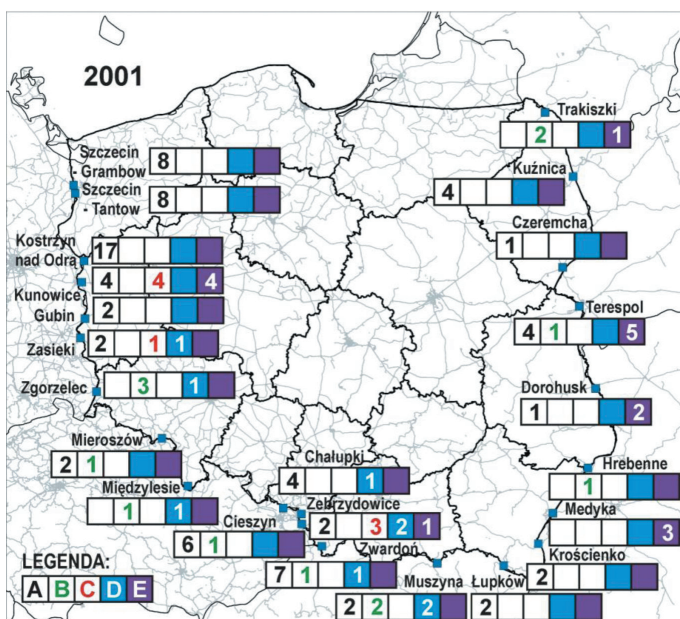
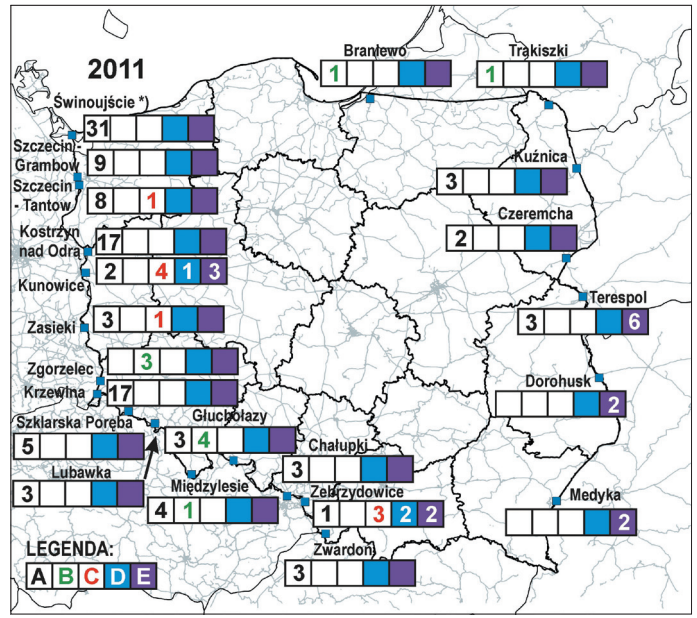
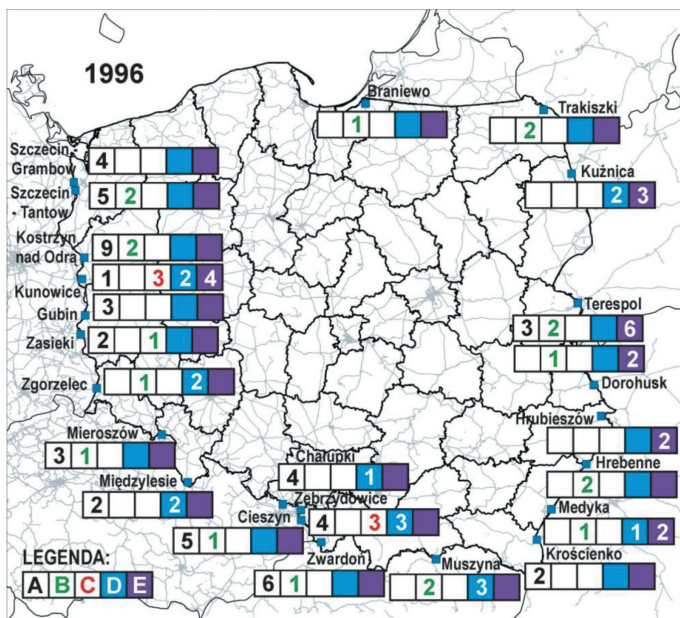
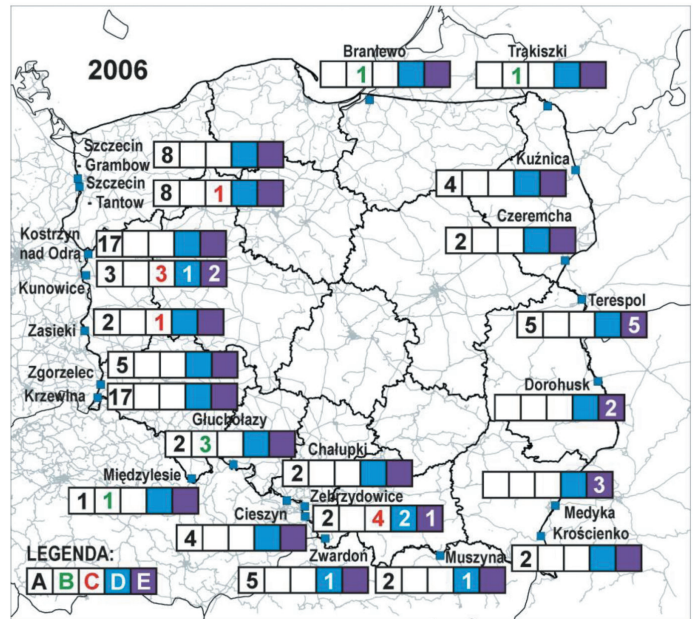
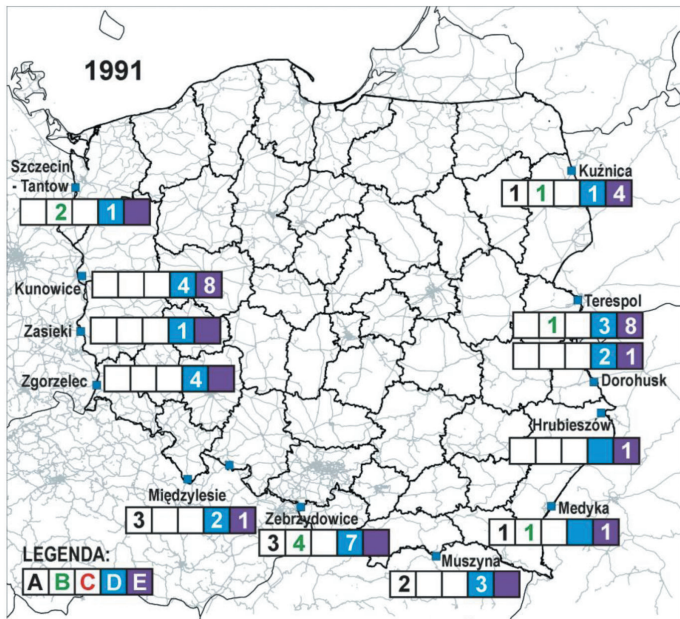
W 2016 roku ruch pasażerski prowadzony jest tylko do 5 krajów. Z powodu przedłużającej się modernizacji – trwającej od 2013 roku – trasy Rail Baltica nie można dojechać pociągami na Litwę, a od 2012 roku nie wykorzystuje się również normalnotorowego połączenia kolejowego do obwodu Kaliningradzkiego w Rosji. Problemy z finansowaniem połączeń międzynarodowych doprowadziły do likwidacji połączeń do Grodna. Nie jest też wykorzystywany potencjał szerokiego toru ze Lwowa do Przemyśla, chociaż przewoźnicy autobusowi uruchamiają coraz więcej regularnych połączeń. Pomimo odbudowy w 2011 roku mostu na Popradzie w Nowym Sączu, po powodzi w lecie 2010 roku, nie przywrócono już ruchu pociągów międzynarodowych przez Muszynę. Generalnie na granicy z państwami byłego ZSRR oraz ze Słowacją otwierane przejścia kolejowe po kilku lub kilkunastu latach funkcjonowania zazwyczaj zamykano. Obecnie utrzymywany na tych granicach pasażerski ruch kolejowy ma charakter jedynie symboliczny.

Zupełnie odmiennie prezentuje się sytuacja na granicy z Niemcami oraz z Republiką Czeską, gdzie udaje się utrzymać istniejące, a nawet tworzone są nowe możliwości przejazdu przez granicę. W 2008 roku wybudowano 1,5 km linii od strony Niemiec, tworząc stację Świnoujście Centrum, a w 2010 roku po rocznych pracach modernizacyjnych, realizowanych z pomocą środków unijnych, odremontowano trasę ze Szklarskiej Poręby do Jakuszyc i uruchomiono pociągi do czeskiego Harrachova. Na marginesie – wyżej wspomniane odcinki sieci kolejowej nie są zarządzane przez PKP PLK SA; w pierwszym przypadku zarządcą jest UBB Polska Sp. z o.o., w drugim – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu. Ponadto w 2015 roku udało się przywrócić ruch pociągów pasażerskich na granicy czeskiej w Chałupkach, Cieszynie (po 3 latach przerwy) oraz na granicy niemieckiej w Zgorzelcu (po kilku miesiącach przerwy).

Brak atrakcyjnej oferty międzynarodowej to w dużej mierze pokłosie braku systemowego rozwiązania ich finansowania. Jest to problem kompetencyjny – zarówno ministerstwo, jak i regiony dofinansowują połączenia transgraniczne. Środki ministerialne pozwalają na dofinansowanie jedynie niewielkiej – w rzeczywistości coraz mniejszej – liczby połączeń, a samorządy województw również niechętnie przyjmują na siebie dodatkowe obciążenia. Na to nakładają się bariery natury technicznej, organizacyjnej i prawnej, które właściwie nie występują w transporcie drogowym. Wszystko to znacząco ogranicza konkurencyjność kolei, jak i zniechęca władze regionalne do intensyfikacji działań na rzecz siatki połączeń transgranicznych.

### Możliwości rozwoju połączeń transgranicznych wewnątrz Unii Europejskiej

Choć transport publiczny łączący regiony i miasta po obu stronach granic wewnętrznych stanowi ważny czynnik integrujący gospodarki i społeczności lokalne, to jednak rozwój połączeń transgranicznych nie odbywa się wszędzie



Rys. 5. Liczba par pociągów pasażerskich na przejściach granicznych w latach 1991–2016 (Objaśnienia kategorii pociągów (A–E) w tabeli 1).

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sietciowych Rozkładów Jazdy Pociągów (1991–2012), materiałów spółki PKP Polskie Linie Kolejowe oraz materiałów autorów

Tabela 1

Zestawienie relacji międzynarodowych pociągów dziennych w latach 1991–2016 w sezonie letnim	
<b>Rok</b>	<b>Pociągi osobowe, przyspieszone, Regio, RegionalBahn, UBB (kat. A)</b>
1991	Sokółka – Wilno, Muszyna – Plaveč (2x), Zebrzydowice – Petrovice (3x), Międzyzlesie – Lichkov (3x) – łącznie 10 par
1996	Terespol – Brześć (3x), Zagórz – Chyrów (2x), Zwardoń – Čadca / Skalite (6x), Cieszyn – Czeski Cieszyn (5x), Zebrzydowice – Petrovice (4x), Racibórz / Chalupki – Bogumin (4x), Międzyzlesie – Lichkov (2x), Wałbrzych – Mezimesti (3x), Leszno / Głogów / Żary – Forst (2x), Zielona Góra / Czerwieńsk – Guben (3x), Poznań – Frankfurt nad Odrą, Kostrzyn – Berlin (9x), Szczecin – Andermunde (5x), Szczecin – Pasewalk (4x) – łącznie 53 pary
2001	Kuźnica B. – Grodno (4x), Terespol – Brześć (4x), Brześć – Czeremcha, Chelm – Jagodin, Zagórz – Chyrów (2x), Sanok – Koszyce, Sanok – Humenne, Krynica – Plaveč (2x), Zwardoń – Čadca (7x), Cieszyn – Czeski Cieszyn (6x), Zebrzydowice – Petrovice (2x), Racibórz / Chalupki – Bogumin (4x), Wałbrzych – Mezimesti (2x), Żary – Forst (2x), Zielona Góra – Guben (2x), Zielona Góra – Frankfurt nad Odrą, Poznań – Frankfurt nad Odrą, Rzepin – Frankfurt nad Odrą (2x), Kostrzyn – Berlin (17x), Szczecin – Andermunde (7x), Szczecin – Berlin, Szczecin – Pasewalk (8x) – łącznie 78 par
2006	Kuźnica B. – Grodno (3x), Białystok – Grodno, Terespol – Brześć (5x), Wysokolitowsk – Czeremcha (2x), Sanok – Chyrów (2x), Krynica – Plaveč (2x), Zwardoń – Żylna / Skalite (3x), Bielsko-Biała – Czeski Cieszyn (2x), Katowice – Czeski Cieszyn, Cieszyn – Czeski Cieszyn, Zebrzydowice – Petrovice (2x), Katowice – Bogumin (2x), Jeseník – Krnov (2x), Międzyzlesie – Lichkov, Chociebuż – Goerlitz – Żytawa (17x), Zgorzelec – Goerlitz, Wrocław – Goerlitz (4x), Żagań – Forst (2x), Poznań – Frankfurt nad Odrą (3x), Kostrzyn – Berlin (17x), Szczecin – Andermunde (7x), Świnoujście – Berlin, Szczecin – Hagenow (6x), Szczecin – Neubrandenburg – Schwerin (2x) – łącznie 89 par
2011	Kuźnica B. – Grodno (3x), Terespol – Brześć (3x), Wysokolitowsk – Czeremcha (2x), Zwardoń – Čadca (3x), Kraków – Bogumin, Katowice – Bogumin (2x), Opole / Wrocław – Bogumin, Jeseník – Krnov (3x), Kłodzko – Usti nad Orlicą / Pardubice / Czeska Trzebowa (4x), Jelenia Góra / Sędziszaw – Trutnov (3x), Korzenov / Harrachov – Szklarska Poręba / Jelenia Góra (5x), Chociebuż – Goerlitz – Żytawa (17x), Legnica – Forst (2x), Żagań – Forst, Poznań – Frankfurt nad Odrą (2x), Kostrzyn – Berlin (17x), Szczecin – Andermunde (7x), Szczecin – Berlin, Szczecin – Lubeka (6x), Szczecin – Neubrandenburg / Schwerin (3x), Świnoujście – Strausland (9x), Świnoujście – Wolgast / Zussow (18x), Świnoujście – Seebad (4x) – łącznie 116 par
2016	Terespol – Brześć (3x), Zwardoń – Żylna (4x), Katowice – Bogumin (2x), Racibórz – Bogumin (2x), Lipowa Łazne / Jeseník – Krnov (4x), Pardubice – Wrocław, Usti nad Orlicą – Kłodzko / Wrocław (2x), Jelenia Góra – Trutnov (3x), Szklarska Poręba Górna – Liberec (9x), Chociebuż – Goerlitz – Żytawa (17x), Wrocław – Drezno (3x), Jelenia Góra – Goerlitz (3x), Węgliniec – Goerlitz (3x), Żagań – Forst, Zielona Góra – Frankfurt nad Odrą (2x), Kostrzyn – Berlin (17x), Szczecin – Andermunde (5x), Szczecin – Berlin (4x), Szczecin – Lubeka (7x), Szczecin – Neubrandenburg (2x), Świnoujście – Strausland (8x), Świnoujście – Wolgast / Zussow (18x), Świnoujście – Seebad (4x) – łącznie 132 pary
<b>Rok</b>	<b>Pociągi pospieszne dzienne, InterRegio, RegioExpress (kat. B)</b>
1991	Warszawa – Grodno, Częstochowa – Brześć, Przemyśl – Mostiska, Katowice – Ostrawa, Katowice – Bogumin / Brno, Katowice – Praga / Pilzno, Warszawa – Wiedeń, Szczecin – Berlin (2x) – łącznie 9 par
1996	Gdynia – Kaliningrad, Warszawa – Szestokai, Suwałki – Szestokai, Siedlce – Brześć (2x), Lublin – Kowel, Warszawa – Rawa Ruska (2x), Przemyśl – Lwów, Tarnów – Preszów (2x), Kraków – Bratysława, Żylna – Katowice, Warszawa – Praga, Wrocław – Drezno, Wrocław – Berlin, Piła / Gorzów Wlkp. – Berlin (2x), Berlin – Olsztyn, Świnoujście – Andermunde – łącznie 20 par
2001	Warszawa – Szestokai, Suwałki – Szestokai, Siedlce – Brześć, Warszawa – Rawa Ruska, Kraków – Koszyce (2x), Kraków – Bratysława, Żylna – Katowice, Wrocław – Praga (2x), Wrocław – Drezno (3x) – łącznie 13 par
2006	Gdynia – Kaliningrad, Warszawa – Szestokai, Ostrawa – Krnov (3x), Poznań – Praga – łącznie 6 par
2011	Gdynia – Kaliningrad, Warszawa – Szestokai, Jeseník – Ostrawa (4x), Wrocław – Pardubice, Wrocław – Drezno (3x) – łącznie 10 par
2016	brak
<b>Rok</b>	<b>Pociągi ekspresowe, EuroCity, Intercity (kat. C)</b>
1991	brak
1996	Warszawa – Praga, Warszawa – Wiedeń, Warszawa – Budapeszt, Kraków – Berlin, Warszawa – Berlin (2x) – łącznie 6 par
2001	Warszawa – Praga, Warszawa / Kraków – Wiedeń, Warszawa – Budapeszt, Kraków – Hamburg, Warszawa – Berlin (3x), Poznań – Berlin – łącznie 8 par
2006	Kraków – Praga / Wiedeń, Warszawa – Wiedeń, Warszawa – Praga, Warszawa / Kraków – Wiedeń, Kraków – Hamburg, Warszawa – Berlin (3x) – łącznie 8 par
2011	Warszawa – Villach, Warszawa – Praga / Budapeszt, Warszawa – Wiedeń, Warszawa – Berlin (4x), Kraków – Hamburg, Szczecin – Berlin – Praga – łącznie 9 par
2016	Warszawa – Wiedeń, Gdynia – Wiedeń, Warszawa – Budapeszt, Warszawa – Ostrawa, Warszawa – Praga, Warszawa – Berlin (4x), Gdynia – Berlin – łącznie 10 par

Objaśnienia: w nawiasach podano liczbę par pociągów w danej relacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów (1991–2012), materiałów spółki PKP Polskie Linie Kolejowe oraz materiałów autorów

równomiernie. W Europie spotkać można sytuacje, gdzie funkcjonują transgraniczne systemy kolei regionalnych (np. między Niemcami a Luksemburgiem, por. [6]), jak i granice pozbawione pasażerskiego ruchu kolejowego, np. między Polską a Litwą).

Wśród barier utrudniających rozwój wymienić można zasadniczo kwestie organizacyjne, prawne i techniczne. W Niemczech powszechną praktyką są kilkunastoletnie kontrakty na świadczenie regionalnych przewozów kolejowych, ogłaszane z dwu lub trzyletnim wyprzedzeniem. Co więcej, zamówienia publiczne organizowane są wspólnie przez władze regionów po obu stronach granic państwowych (por. [3], [6]). Zapewnia to stabilność realizacji połączeń oraz wypracowanie standardów umożliwiających pokonanie barier prawnych i organizacyjnych. Najlepszym przykładem jest wspomniana granica niemiecko-luksemburska obsługiwana przez pociągi regionalne w trakcji

ukrotnionej, w których każdy człon elektrycznego zespołu trakcyjnego należy do przewoźnika z innego państwa, a ponadto różni się technicznie (niemiecki ezt – DB Regio – jest pięcioczłonowym, jednopoziomowym ezt, natomiast luksemburski – CFL – jest trójczłonowym, dwupoziomowym składem). Tymczasem w polskich realiach przykłady odcinków ze Zgorzelca do Goerlitz oraz z Harrachova do Szklarskiej Poręby pokazują, że poważną barierą nie tyle techniczną, a prawną jest w ogóle możliwość przejazdu pociągu do najbliższej stacji za granicami kraju.

Brak doświadczeń polskich władz regionalnych we wspólnym organizowaniu przetargów na świadczenie transgranicznych przewozów kolejowych obecnie rozwiązywany jest poprzez, zazwyczaj zawily, sposób powierzania usług przewozowych Przewozom Regionalnym czy Kolejom Dolnośląskim. W rezultacie na granicy następuje zmiana de iure przewoźnika

oraz numeru pociągu – zagraniczny przewoźnik staje się podwykonawcą polskiego przewoźnika. Innym modelem funkcjonowania są połączenia Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB), które ze względu na dużą atrakcyjność dla pasażerów Świnoujścia odbywają się po polskiej stronie na ryzyko ekonomiczne przewoźnika. W tym celu, nie bez licznych przeszkód administracyjnych i politycznych (por. [2]), wybudowana została licząca 1,4 km linia kolejowa od granicy państwa do centrum miasta. Linia jest w zarządzie spółki UBB Polska, będącej spółką córką UBB.

Narzędziem instytucjonalnym wsparcia współpracy regionalnej i lokalnej po obu stronach granic Unii Europejskiej są Europejskie Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (EUWT). W świetle analiz prawnych Krzymuskiego [7] EUWT mogłyby stanowić podmiot, któremu można powierzyć zadania o charakterze transgranicznym, jeśli wszyscy członkowie są upoważnieni do realizacji tego zadania. Równocześnie zmiany prawne w zakresie zamówień publicznych (dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE oraz 2014/25/UE z 26.2.2014 r.) wychodzą naprzeciw oczekiwaniom transgranicznym i zamówieniom publicznym.

### Podsumowanie

Wbrew obiegowym opiniom, sytuacja w zakresie regionalnego transgranicznego transportu kolejowego poprawia się systematycznie. Poprawa osiągana jest jednak dzięki rozwojowi połączeń kolejowych na granicy z Niemcami i Czechami. Władze regionalne dążą do wzrostu liczby połączeń, ponosząc trud finansowania. Regionalne, transgraniczne połączenia kolejowe postrzegane są jako szansa na rozwój lokalny terenów o gorszej kondycji ekonomicznej (głównie na pograniczu polsko-niemieckim) oraz szansa na wypromowanie regionalnych produktów turystycznych (Sudety). Choć liczba połączeń na granicy polsko-niemieckiej jest najwyższa, to w świetle Białej Księgi VBB [12] jest i tak o ponad 1/3 mniejsza niż pożądana z punktu widzenia interesów rozwoju regionalnego. Potencjał transportu publicznego w większości zagospodarowywany jest przez prywatnych przewoźników autobusowych lub mikrobusowych oraz przez indywidualną motoryzację [4]. Równocześnie plany rozwoju Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, mimo bezpośredniego sąsiedztwa granicy, nie przewidują połączeń transgranicznych (por. [9]).

Sytuacja na wschodniej granicy jest natomiast bardzo problematyczna. Składają się na nią problemy związane z granicą zewnętrzną Unii Europejskiej (Rosja, Ukraina i Białoruś), jak i spadek znaczenia kolei w systemie transportowym Litwy i Słowacji. Litwa w świetle danych Eurostat należy do państw Unii Europejskiej, w których najwyższy udział mają podróże indywidualnymi środkami lokomocji. Wprawdzie połączenia z Polską stanowiły podstawowy kierunek podróży pasażerskich [5], to jednak w 2013 roku nastąpiło zawieszenie ruchu pasażerskiego na Litwę. Na Słowacji następuje systematyczna redukcja połączeń na liniach bocznych, które w większości służą również ruchowi transgranicznemu (por. [8], s. 25, [13] s. 78).

Istotnym narzędziem stymulującym rozwój połączeń transgranicznych na granicach wewnętrznych UE byłoby stworzenie puli środków finansowych dedykowanych wyłącznie infrastrukturze i taborowi służącemu obsłudze tych relacji. Rozwój połączeń poprzez zewnętrzną granicę Unii wymagałby natomiast systemowych rozwiązań w zakresie odprawy granicznej, np. z przekraczaniem granicy na peronach i zmianą pociągów. Dziś tabor narażony jest na zniszczenia dokonywane zarówno przez przemytników, jak i służby graniczne. Znacząco obniża to rentowność połączeń, jak i atrakcyjność tej formy transportu dla pozostałych pasażerów.

### Literatura

1. Ahrens G.-A., Schöne M., *Kooperative Ansätze bei integrierter, grenzüberschreitender Verkehrsplanung auf regionaler Ebene. Leitfaden*, Technische Universität Dresden, Dreżno 2008.
2. Balogh P., *The Outsider Advantage. Interviewing Planners and Other Elites in the Polish–German Borderland*, „Journal of Settlements and Spatial Planning”, nr 1(4), 2013.
3. Beim M., Heilmann M., *Kształtowanie regionalnych strategii rozwoju transportu kolejowego na przykładzie Nadrenii-Palatynatu*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2012, nr 3.
4. Beim M., Perner T., Arnold J., *Uwarunkowania rynkowe rozwoju linii kolejowej Berlin–Szczecin*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2015, nr 10.
5. Butkevičius, J., *Development of passenger transportation by railroad from Lithuania to European States*, Transport, 2007, nr 2 (22).
6. Geyer T., *Grenzloser ÖPNV – eine Utopie? Perspektiven des SPNV in der Region SaarLorLux – Rheinland–Pfalz*. Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie, 2005, nr 3.
7. Krzymuski M., *Potencjał EUWT w publicznym transporcie zbiorowym w strefie transgranicznej*, Wyższa Szkoła Biznesu w Gorzowie Wielkopolskim, 2016.
8. Michniak D., *Main problems of transport infrastructure development in Slovakia and effects on regional development*, Geographia Polonica, 2015, nr 1 (88).
9. Pietrzak K., *Analiza i możliwości uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 8.
10. Rusak R., Štancl M., Lejčar I., Altmann M., Chovanec I., *Komunikacja kolejowa na pograniczu polsko-niemiecko-czeskim*, „Technika Transportu Szynowego”, 2003, nr 1–2.
11. Stankiewicz R., Stiasny M., *Atlas linii kolejowych Polski 2014*, Eurosprinter, Warszawa 2014.
12. *Weißbuch – Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg und Westpolen „Zukunft haben wir nur gemeinsam”*. VBB Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg GmbH, Berlin 2011.
13. Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., Rosik P., Stępiak M., Székely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski R., *Polish–Slovak borderland: Transport accessibility and tourism*, Prace Geograficzne, 234, Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, 2012.