

Rozwój kolei na pograniczu polsko-czesko-niemieckim

Radosław Mazurkiewicz

Obecna sytuacja przewozów kolejowych przez granicę polsko-niemiecką i polsko-czeską w regionie dolnośląskim jest niezadowolająca. W artykule scharakteryzowano potencjał kolejowych przejść granicznych oraz aktualną wielkość i rodzaj prowadzonych przewozów. Wskazano możliwości zwiększenia przewozów transgranicznych. Podano również kilka propozycji działań, mających na celu zwiększenia roli kolei w przewozach na pograniczu polsko-czesko-niemieckim.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 30.09.2013

data akceptacji do druku: 21.10.2013



dr inż.
Radosław Mazurkiewicz
Zakład Infrastruktury
Transportu Szynowego,
Politechnika Wroclawska
radoslaw.mazurkiewicz@pwr.wroc.pl

Przez obszar dzisiejszego Dolnego Śląska i Łużyc od wieków przebiegały ważne szlaki komunikacyjne. Obszary nizinne znajdujące się na północ od Rudaw i Sudeków stwarzały dogodne warunki naturalne do rozwoju ciągów komunikacyjnych biegnących na kierunku zachód-wschód, zaś istniejące obniżenia grzbietów górskich w Sudetach lub przełomy rzek umożliwiały stosunkowo łatwe podróżowanie z północy do Czech i dalej na południe.

Pierwsze linie kolejowe, budowane w połowie XIX wieku, znajdowały się w całości na terytorium ówczesnego państwa niemieckiego i służyły potrzebom gospodarczym i komunikacyjnym państwa. Granica polsko-niemiecka, utworzona w roku 1945, rozcięła dotychczasową sieć kolei niemieckich w sposób przypadkowy. Przykładem może być linia kolejowa z Görlitz do Zittau, która na dwóch odcinkach przebiega przez obszar Polski.

Nieco inaczej wyglądała sytuacja na granicy z Czechami, gdzie naturalną barierą swobodnego rozwoju połączeń kolejowych były góry – Sudety, a granica czesko-niemiecka istniała od samego początku rozwoju kolei. Pierwszą linią łączącą Dolny Śląsk z Czechami była oddana do użytku w 1869 roku linia łącząca Kamienną Górę i Trutnov, wykorzystująca dogodne obniżenie Bramy Lubawskiej.

Od zakończenia drugiej wojny światowej miał miejsce wyraźny regres kolejowych połączeń transgranicznych, czemu sprzyjała polityka państw ówczesnego bloku demokracji ludowej. Część linii biegnących przez granice rozebrano, na niektórych ruch stopniowo wygaszano, a tylko nieliczne były intensywnie eksploatowane.

W obecnych czasach obserwuje się wzrost zainteresowania i podejmowanie wysiłków na rzecz przywrócenia ruchu kolejowego przez granice. Działania te mają charakter przede wszystkim lokalny i regionalny, na szczeblu województw i powiatów.

Istniejące obecnie oraz historyczne połączenia kolejowe na pograniczu

W artykule uwzględniono transgraniczne połączenia kolejowe, znajdujące się w obecnych granicach województwa dolnośląskiego. Na tak zdefiniowanym obszarze istnieje obecnie sześć eksploatowanych kolejowych przejść granicznych między Niemcami a Polską i taka sama liczba czynnych połączeń między Polską a Czechami.

Ruch kolejowy przez granicę niemiecko-polską odbywa się na następujących odcinkach:

- Bielawa Dolna – Horka,
- Zgorzelec – Görlitz,
- Krzewina Zgorzelecka – Hagenwerder,
- Trzciniec Zgorzelecki – Krzewina Zgorzelecka,
- Hirschfelde – Trzciniec Zgorzelecki,
- Hrádek nad Nisou – Zittau.

Rozmieszczenie przejść granicznych polsko-niemieckich pokazano na rysunku 1.

Ruch pasażerski przez granicę polsko-niemiecką odbywa się jedynie po linii Zgorzelec – Görlitz. Na chwilę obecną kursują tamtędy trzy pary pociągów międzyregionalnych na dobę w relacji Wrocław Gł. – Dresden Hbf. Poprzez przejścia graniczne

Krzewina Zgorzelecka – Hagenwerder i Hirschfelde – Trzciniec Zgorzelecki prowadzony jest regularny ruch pasażerski przez niemieckiego operatora Ostdeutsche Eisenbahn w liczbie 17 par pociągów na dobę w relacji Zittau – Cottbus. Nie są to jednak typowe połączenia transgraniczne, lecz pociągi niemieckie, kursujące częściowo przez terytorium Polski. Pociągi te zatrzymują się na polskiej stacji Krzewina Zgorzelecka i są dostępne dla polskich pasażerów, możliwe jest więc ich wykorzystanie w podróżach lokalnych.

Ruch towarowy prowadzony jest głównie przez przejście Bielawa Dolna – Horka, które stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego CE-30, a także w znacznie mniejszym zakresie z wykorzystaniem odcinka Zgorzelec – Görlitz.

Szlak Trzciniec Zgorzelecki – Krzewina Zgorzelecka nie jest typowym przejściem granicznym, lecz jest to odcinek niemieckiej linii kolejowej Görlitz – Zittau, przebiegającej przez terytorium Polski. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku przejścia Hrádek nad Nisou – Zittau. Przez terytorium Polski przebiega tranzytowa linia kolejowa z Niemiec do Czech. Nie ma ona bezpośredniego połączenia z polską siecią kolejową.

Na obszarze województwa dolnośląskiego czynne są następujące kolejowe przejścia graniczne polsko-czeskie:

- Hrádek nad Nisou – Zittau,
- Černousy – Zawidów,
- Harrachov – Szklarska Poręba Jakuszyce,
- Královec – Lubawka,
- Meziměstí – Mieroszów,
- Lichkov – Międzyzlesie.

Lokalizację wszystkich kolejowych przejść granicznych polsko-czeskich pokazano na rysunkach 2 i 3.

W przypadku granicy polsko-czeskiej na obszarze województwa dolnośląskiego



1. Lokalizacja połączeń kolejowych przez granicę polsko-niemiecką na tle sieci kolejowej



2. Lokalizacja połączeń kolejowych przez granicę polsko-czeską na tle sieci kolejowej (część zachodnia)

w ruchu pasażerskim wykorzystywane są obecnie trzy przejścia graniczne: Harrachov – Szklarska Poręba Jakuszyce, Královec – Lubawka oraz Lichkov – Międzyzlesie. Przez to pierwsze prowadzony jest ruch w wielkości 3 par pociągów na dobę (w dni wolne od pracy 5 par pociągów) w relacji Szklarska Poręba Górna – Kořenov lub Szklarska Poręba Górna – Harrachov, przy czym wszystkie pociągi są bardzo dobrze skomunikowane z połączeniami do Tanvaldu lub Liberca. Przez szlak graniczny Lichkov – Międzyzlesie przejeżdża 5 par regionalnych pociągów pasażerskich na dobę rozmaitych relacji, łączących Wrocław Gł. lub Kłodzko Gł. z Lichkovem, Usti nad Orlici lub Pardubicami hl. n. Przejście Královec – Lubawka wykorzystywane jest tylko w okresie od maja do września w dni wolne od pracy. Kursują wówczas przez nie trzy pary regionalnych pociągów pasażerskich na dobę w relacji Jelenia Góra – Trutnov hl. n.

Największe znaczenie w kolejowym ruchu towarowym przez granicę polsko-czeską w regionie dolnośląskim ma przejście graniczne Lichkov – Międzyzlesie. Ponadto ruch towarowy jest obecnie prowadzony również przez przejścia Meziměstí – Mieroszów, Královec – Lubawka i Černousy – Zawidów. Połączenie Tanvald – Szklarska Poręba Górna ze względu na bardzo duże pochylenia w profilu po stronie czeskiej nie nadaje się do prowadzenia ruchu towarowego.

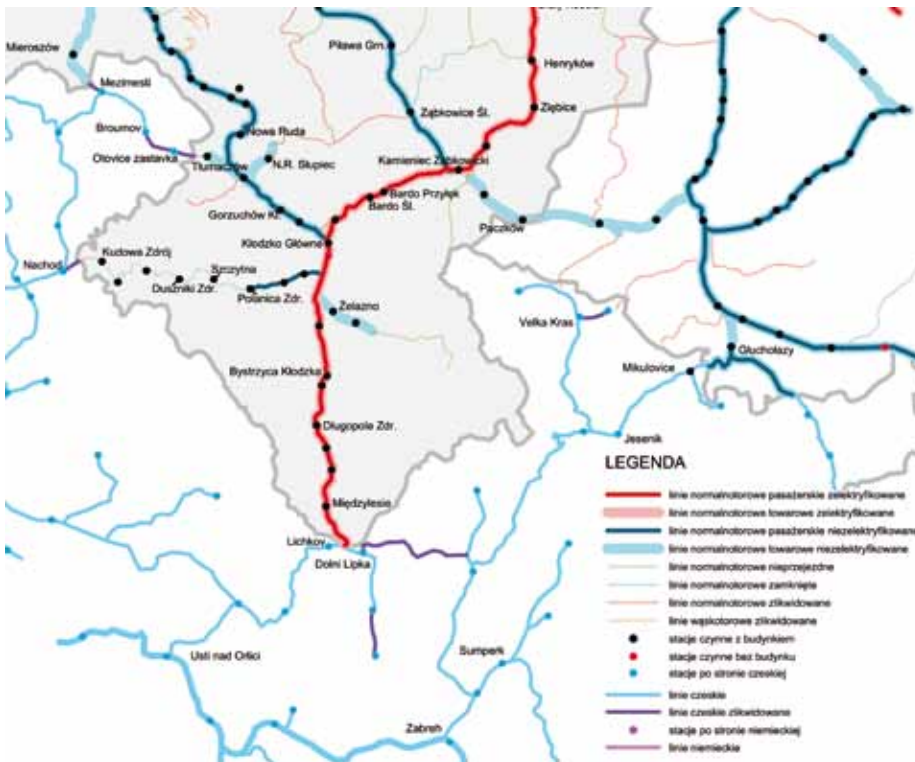
W przeszłości istniała większa liczba połączeń kolejowych przez granicę polsko-czeską (przed drugą wojną światową – granicę czesko-niemiecką). Były to połączenia:

- Pobiedna – Jindřichovice pod Smrkem,
- Tłumaczów – Otovice zastávka,
- Kudowa Zdrój – Nachod.

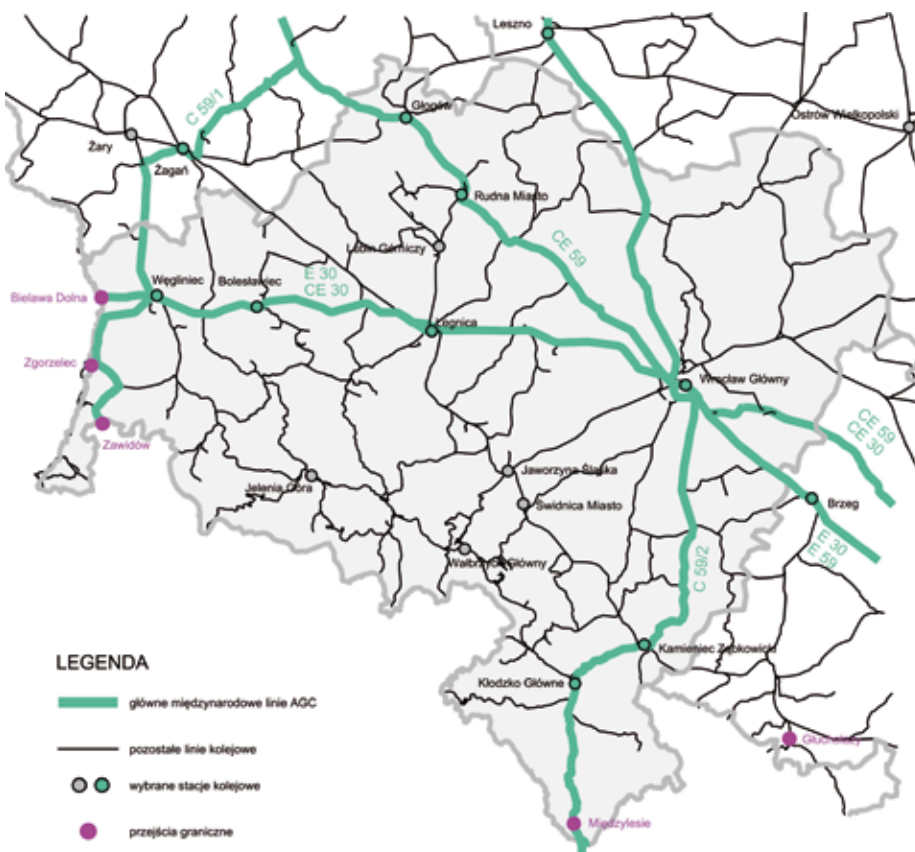
Wymienione przejścia zostały zlikwidowane bezpośrednio po zakończeniu drugiej wojny światowej lub w późniejszym okresie (Tłumaczów), a szlaki kolejowe prowadzące przez granicę rozebrano. Wyjątek stanowi linia kolejowa ze Ścinawki Średniej przez Tłumaczów do Teplíc nad Metuji, gdzie w roku 2010 odtworzono odcinek Ścinawka Średnia – Tłumaczów dla potrzeb ruchu towarowego, nie udrażniając jednak przejazdu przez granicę.

Prognoza potrzeb przewozowych – ruch pasażerski

Można stwierdzić, że istniejąca obecnie kolejowa pasażerska transgraniczna oferta transportowa na analizowanym obszarze jest zdecydowanie niedostateczna i niewystarczająca w stosunku do potencjalnych



3. Lokalizacja połączeń kolejowych przez granicę polsko-czeską na tle sieci kolejowej (część wschodnia)



4. Linie kolejowe objęte umową AGTC na terenie województwa dolnośląskiego

potrzeb. W ruchu regionalnym istnieją pojedyncze połączenia kolejowe, natomiast na szczeblu ponadregionalnym nie są prowadzone jakiegokolwiek przewozy.

Pewien wyjątek stanowi na tym tle relacja Szklarska Poręba Górna – Harrachov (Kořenov), w przypadku której doszło do

przejęcia infrastruktury kolejowej przez Dolnośląski Urząd Marszałkowski, rewitalizacji nieczynnej linii i wznowienia przewozów w roku 2010.

Głównym generatorem podróży transgranicznych na poziomie regionalnym są atrakcje turystyczne, znajdujące się po obu

stronach granicy w odległości do kilkudziesięciu kilometrów od niej. Miejsca takie są atrakcyjnymi celami wypoczynku mieszkańców większych miast przyległych regionów, z których można byłoby dojechać do celu koleją w czasie nie przekraczającym dwóch, maksymalnie trzech godzin. Wiele gmin położonych w okolicach granicy ponosi spore nakłady finansowe na promocję i rozwój turystyki na swoim terenie, niejednokrotnie reklamując się również w sąsiednim kraju.

Drugim rodzajem potencjalnych podróży koleją przez granicę są podróże o charakterze międzyregionalnym pomiędzy dużymi miastami sąsiadującymi ze sobą regionów. Jako potencjalne kierunki wskazać tu można relacje Wrocław – Dresden, Wrocław – Pardubice, Wrocław – Liberec i inne, łączące także miasta średniej wielkości. Tego typu podróże powinny być obsługiwane przez szybkie pociągi o charakterze Inter Regio, zatrzymujące się wyłącznie na stacjach węzłowych i w większych miastach.

W dalszej perspektywie czasowej planowane jest powstanie europejskiej sieci kolei dużych prędkości. W przypadku regionu Dolnego Śląska możliwe jest powstanie dwóch tego typu linii. Pierwsza, o przebiegu zachód-wschód, to zmodernizowana do prędkości 200 km/h lub większej i w całości zelektryfikowana linia E-30, łącząca Leipzig i Dresden z Wrocławiem i dalej z Krakowem i Ukrainą. Druga zaś, o ogólnym przebiegu północ-południe, to nieistniejące przedłużenie planowanej linii dużych prędkości Warszawa – Wrocław (tzw. „Y”) z Wrocławia do Pragi i dalej do München [2]. Przebieg takiej linii na dzień dzisiejszy nie został jeszcze ustalony nawet na etapie koncepcyjnym. Prędkości maksymalne pociągów nie powinny być niższe, niż 250 km/h.

Prognoza potrzeb przewozowych – ruch towarowy

Międzynarodowy kolejowy ruch towarowy w regionie Dolnego Śląska będzie rozwijał się przede wszystkim w oparciu o korytarze transportowe i linie kolejowe objęte międzynarodowymi umowami AGTC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego) i CETC (Środkowo-europejski Korytarz Transportowy Skandynawia – Morze Adriatyckie). W przypadku granicy polsko-niemieckiej jest to linia CE-30, objęta umową AGTC, przebiegająca przez przejście graniczne Bielawa Dolna – Horka. Na kierunku północ-południe umowa AGTC obejmuje linię CE-59, rozdzielającą się w Nowej Soli na dwa kie-

runki, przekraczające granicę z Czechami w dwóch miejscach: na szlaku Międzyzylsie-Lichkov (CE-59/2) i na szlaku Zawidów – Černousy (CE-59/1). Linie CE-30 i CE-59/2 są obecnie modernizowane i przystosowywane do przenoszenia znacznego obciążenia przewozami. Układ linii kolejowych objętych umową AGTC pokazano na rysunku 4. Przebieg ciągów kolejowych w obszarze korytarza CETC w zasadzie pokrywa się z liniami o orientacji północ-południe objętymi umową AGTC, przy czym brany jest również pod uwagę ciąg transportowy, przekraczający granicę polsko-czeską przez przejście Lubawka – Královec.

Propozycje działań i inwestycji

W celu zwiększenia roli transportu kolejowego w przewozach transgranicznych w regionie pogranicza polsko-czesko-niemieckiego konieczne jest podjęcie szeregu działań. Jako warunek konieczny i bezwzględny należy wymienić przede wszystkim modernizację przestarzałej i wyeksploatowanej infrastruktury. Prace modernizacyjne są obecnie prowadzone przez PKP PLK na ciągach E-30 / CE-30 i CE-59/2, ale są to działania niewystarczające wobec potrzeb. Jako skrajny przykład można wskazać ciąg transportowy CE-59/1 objęty międzynarodową umową AGTC i przystosowany konstrukcyjnie do rozwijania prędkości 80 km/h, na którym na szeregu odcinków możliwe jest rozwijanie prędkości maksymalnej 50 km/h, 30 km/h, a nawet 20 km/h ze względu na zły stan infrastruktury. Zwiększenie prędkości handlowej pociągów należy uznać za potrzebę najpilniejszą.

Pewnym ograniczeniem intensyfikacji przewozów na głównych międzynarodowych ciągach transportowych w regionie mogą być odcinki jednotorowe, ograniczające przepustowość linii. Można wymienić tutaj przede wszystkim jednotorowy most graniczny na szlaku Bielawa Dolna – Horka i dalej jednotorowy niemiecki odcinek linii, a także odcinki linii nr 276 Wrocław – Międzyzylsie (Strzelin – Kamieniec Żąbkowicki oraz Kłodzko Nowe – Międzyzylsie – granica państwa) i dalej odcinek czeski do Letohradu. W dalszej perspektywie można rozważyć budowę drugiego toru na odcinku Zgorzelec – Zawidów, objętym umową AGTC i mogącym pełnić istotną rolę w korytarzu transportowym CETC.

Kolejnym istotnym działaniem, usprawniającym ruch pasażerski i towarowy na kierunku wschód – zachód, jest elektryfikacja odcinka Węgliniec – Zgorzelec – granica państwa (linia nr 278) i przyległych odcinków po stronie niemieckiej. Konieczność

zmiany traktacji w Węglincu w istotnym stopniu zmniejsza prędkość handlową pociągów, szczególnie pasażerskich międzyregionalnych.

Należy dążyć do odtworzenia lub rozszerzenia oferty szybkich połączeń międzyregionalnych przez granicę. Jako przykładowe relacje połączeń Polski z Niemcami można wymienić: Wrocław – Dresden lub Wrocław – Leipzig, czy też Wrocław – Berlin lub Katowice – Berlin. W przypadku zaś granicy polsko – czeskiej tego typu pociągi mogłyby kursować w relacjach: Wrocław – Praha lub Poznań – Praha, czy też Wrocław – Pardubice, bądź Jelenia Góra – Liberec.

Innym rodzajem przedsięwzięć mogą być inicjatywy regionalne prowadzone niezależnie od działalności PKP PLK. Jako przykład można wskazać połączenie Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Tanvald. Odcinek Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – granica państwa został przejęty przez Dolnośląski Urząd Marszałkowski, wyremontowany i przywrócony do ruchu z własnych środków. W roku 2010 uruchomiono lokalne połączenia kolejowe przez granicę, mające znaczenie przede wszystkim w ruchu turystycznym. W regionach przygranicznych, przez które przebiega wspomniana linia, po obu stronach granicy było dotychczas opracowanych szereg koncepcji i studiów wykonalności dotyczących rozwoju pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie [4, 5, 6]. Udrożnienie odcinka Szklarska Poręba Górna – Harrachov można uznać za pierwszy etap wdrażania koncepcji rozwoju transportu szynowego w regionie.

Podobne działania są możliwe do przeprowadzenia w regionie wałbrzysko-kłodzkim na bardzo atrakcyjnym turystycznie obszarze Gór Stołowych. Najkorzystniejszym i stosunkowo mało kosztownym przedsięwzięciem może być odtworzenie dla ruchu pasażerskiego połączenia przez granicę polsko-czeską Tłumaczów – Otovice zastávka. W roku 2010 odbudowano i uruchomiono dla potrzeb wywozu kruszyw z kamieniołomu blisko sześciokilometrowy nieczynny odcinek linii ze Ścinawki Średniej do Tłumaczowa. Dobudowa nieistniejących niecałych czterech kilometrów linii przez granicę na odcinku Tłumaczów – Otovice zastávka stworzyłoby zamknięcie pętli kolejowej wokół Gór Kamiennych i otwierało dostęp do atrakcyjnych rejonów Gór Stołowych po obu stronach granicy. Utworzona w ten sposób pętla kolejowa biegłaby ze Ścinawki Średniej przez Broumov do Meziměstí i dalej przez Wałbrzych i Nową Rudę powracałaby do Ścinawki Śr. W celu uatrakcyjnienia oferty przewozowej i pozyskania większej liczby potencjalnych

pasażerów należałoby przedłużyć bieg pociągów do Kłodzka Głównego ze Ścinawki Śr. i do Teplic nad Metuji z Meziměstí. Pociągi powinny być skomunikowane w Kłodzku Gł. i Wałbrzychu Gł. z szybkimi pociągami inter-regio jadącymi od strony Wrocławia, a w Teplicach nad Metuji z pociągami z Hradec Králove i Pardubic.

W analogiczny sposób możliwe byłoby odtworzenie rozebranego odcinka Kudowa Zdrój – Nachod, ale ze względu na większy zakres i trudność prac budowlanych, trudny przebieg linii Kłodzko – Kudowa i dłuższy czas jazdy pociągów to przedsięwzięcie wydaje się być mniej opłacalne i zbyt kosztowne. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Jerczyński M., Koziarski S.: 150 lat kolei na Śląsku, Wydawnictwo Instytutu Śląskiego, Opole 1992
- [2] Kušník J.: Základní síť vysokorychlostních tratí v České republice., Ministerstvo dopravy ČR
- [3] Ogólnopolska Baza Kolejowa (<http://www.bazakolejowa.pl>)
- [4] Regiotram Nisa v roce 2002, Dopravní Magazin, 4/2002
- [5] Studium wykonalności Kolei Okrężnej Euroregionu Nysa na obszarze Powiatu Złotoryjskiego, Transport Consulting, Wrocław 2007
- [6] Studium wykonalności Regiotram na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba – Jelenia Góra – Karpacz, Dornier Consulting Polska, Warszawa 2005
- [7] Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Route 65 (<http://www.cetc.pl>)
- [8] Id-12 (D-29) Wykaz linii, PKP PLK, Warszawa 2011