



FRIEDRICH NAUMANN  
STIFTUNG Für die Freiheit.

külz  
WILHELM KÜLZ  
STIFTUNG

# LIBERALNY DIALOG TRÓJSTRONNY CZECHY, NIEMCY, POLSKA



Perspektywy współpracy regionalnej:  
Infrastruktura i transport

FOKUS

## **Wydawca**

Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit  
Europa Środkowa i Kraje Bałtyckie  
Jugoslávská 620/29  
CZ-120 00 Praha

✉/fnf-europe.org/prague

f/fnf.europe

🐦/fnfeurope

## **Autorzy**

Ladislav Bobr, Krzysztof Feret, Torsten Herbst

## **Redakcja**

Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit  
Wilhelm-Külz-Stiftung

## **Druk i oprawa**

COMDOK GmbH  
Eifelstraße 14  
D-53757 Sankt Augustin

## **Kontakt**

Telefon +420 267 312 227  
E-mail fnf-prag@freiheit.org

## **Data publikacji**

Grudzień 2020 r.

## **Informacja o wykorzystaniu tej publikacji**

Niniejsza publikacja jest ofertą informacyjną wydaną przez Fundację im. Friedricha Naumanna. Publikacja jest dostępna nieodpłatnie i nie jest przeznaczona do sprzedaży. Nie może być wykorzystywana do celów promocyjnych przez partie polityczne lub przez osoby pomagające przy przeprowadzaniu wyborów w czasie kampanii wyborczej (wybory do Bundestagu, Landtagu i wybory samorządowe oraz wybory do Parlamentu Europejskiego).

**Strona tytułowa:** Pociąg kolei państwowej Trilex przejeżdża przez wiadukt kolejowy nad rzeką Nysą na granicy niemiecko-czeskiej w pobliżu Żytawy (Zittau)

Źródło: Marco.Warm / Shutterstock.com

# Spis treści

<b>WSTĘP</b>	<b>5</b>
--------------	----------

<b>INFRASTRUKTURA I TRANSPORT W TRÓJKĄCIE PRZYGRANICZNYM CZECHY–NIEMCY–POLSKA</b>	<b>6</b>
---	----------

(LADISLAV BOBR)

<b>TRZY KRAJE, JEDEN OBSZAR TRANSPORTU</b>	<b>12</b>
--	-----------

**Dopiero od czasu rozszerzenia UE na wschód można zaobserwować spójniejszy rozwój trójstyku państw** (TORSTEN HERBST)

1. Swobodny przepływ osób i mobilność łączą regiony	12
2. Bliskie powiązania historyczne	13
3. Środki transportu od czasu zjednoczenia	14
3.1 Transport drogowy	15
3.2 Transport kolejowy	16
3.3 Transport wodny	18
3.4 Transport lotniczy	18
4. Perspektywy i wnioski	19

<b>INFRASTRUKTURA I SIĘĆ TRANSPORTOWA PRZYGRANICZNEGO OBSZARU POLSKI, SĄSIADUJĄCEGO Z NIEMCAMI I CZECHAMI</b>	<b>20</b>
---	-----------

**Diagnoza oraz wyzwania** (KRZYSZTOF FERET)

Wybrane cechy obszaru przygranicznego	20
Sieć drogowa	23
Eksploatowane linie i połączenia kolejowe	24
Porty lotnicze i operacje lotnicze	25
Żegluga śródlądowa	25
Wnioski	26

<b>O AUTORACH</b>	<b>27</b>
-------------------	-----------

Pragniemy serdecznie podziękować naszym partnerom, Institute for Politics and Society (Czechy) i partii Nowoczesna (Polska), za udzielone wsparcie i współpracę w zakresie realizacji projektu publikacji.



**.Nowoczesna**

# Wstęp

Zjednoczona Europa musi rozwijać się oddolnie. Dotyczy to w szczególności licznych regionów przygranicznych w Unii Europejskiej. Na tym poziomie można naprawdę doświadczyć Europy, a jej zalety są namacalne. Nie tylko zniesienie ograniczeń związanych z granicami sprawia, że regiony przygraniczne stają się prawdziwym modelem procesu zjednoczenia, lecz także niekończąca się różnorodność aktywnej współpracy ponad granicami. Europa rozwija się bowiem w regionach przygranicznych nie tylko dzięki zaangażowaniu obywateli.

Dla liberałów zakotwiczenie Europy w regionach jest kluczową dla przyszłości kwestią. Bez niej bowiem Europa nie będzie mieć przyszłości. W związku z tym biura Fundacji im. Friedricha Naumanna w Pradze i Lipsku, wspólnie z saksońską Fundacją im. Wilhelma Külza, ujęły w swoim programie przyszłość regionu przygranicznego Niemcy–Polska–Czechy. Wspólnie z polskim partnerem Nowoczesna i czeskim Institute for Politics and Society (Instytut ds. Polityki i Społeczeństwa) oraz ekspertami z dziedziny polityki, gospodarki i nauki, będziemy w ramach wydarzeń i publikacji omawiać zagadnienia związane z perspektywami tego fascynującego regionu.

Dokument, który trzymają Państwo w rękach, jest jedną z trzech takich publikacji. Zostały one poświęcone tematyce polityki transportowej, energetyki i turystyki.

We wszystkich trzech obszarach polityki w rejonie trójstyku państw Saksonia–Polska–Czechy już teraz widać wiele przykładów udanej współpracy. Jest to jednak częściowo nadal jeden z regionów o słabej strukturze, który w znacznym stopniu może skorzystać na jeszcze bardziej pogłębionej współpracy transgranicznej. Konieczne jest rozwijanie potencjału regionu. Chcemy w tym uczestniczyć.

**Detmar Doering**, Kierownik praskiego biura  
Fundacji im. Friedricha Naumanna

**Ulrike Harzer**, Dyrektorka  
Fundacji im. Wilhelma Külza w Dreźnie

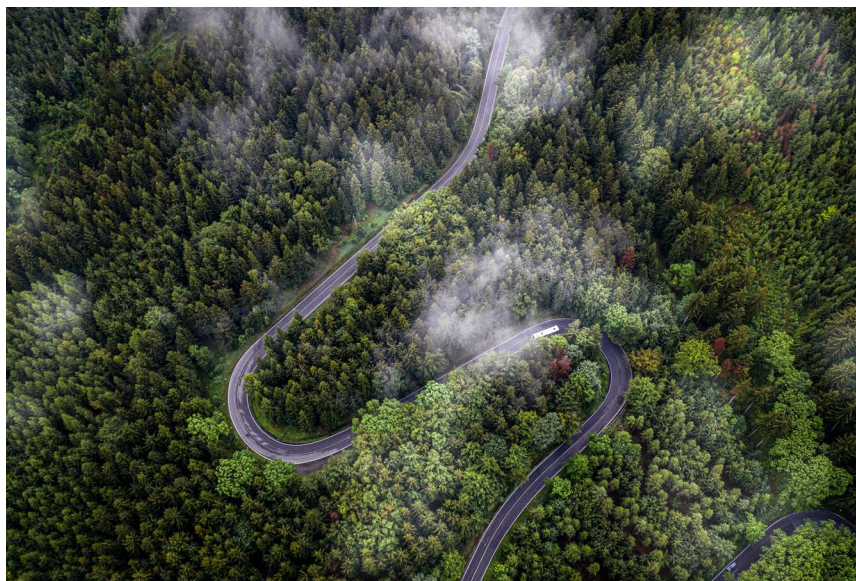
**Markus Müller**, Lokalny kierownik biura  
Fundacji im. Friedricha Naumanna w Lipsku

# Infrastruktura i transport w trójkącie przygranicznym Czechy – Niemcy – Polska

Ladislav Bobr

„Trójstyki” często uważane są za miejsca o szczególnym znaczeniu, mimo że w przestrzeni europejskiej istnieje ich stosunkowo wiele. Zwykle mamy tu do czynienia z przenikaniem się trzech różnych kultur, celów politycznych, a także prób współpracy międzynarodowej. Trójstyk państw w przypadku Czech, Polski i Niemiec niczym się od nich nie różni. To miejsce powstało już w 1945 roku w wyniku postanowień Konferencji Poczdamskiej, jednak bez ograniczeń obszar ten jest ogólnodostępny dopiero od momentu upadku Żelaznej Kurtyny i związanego

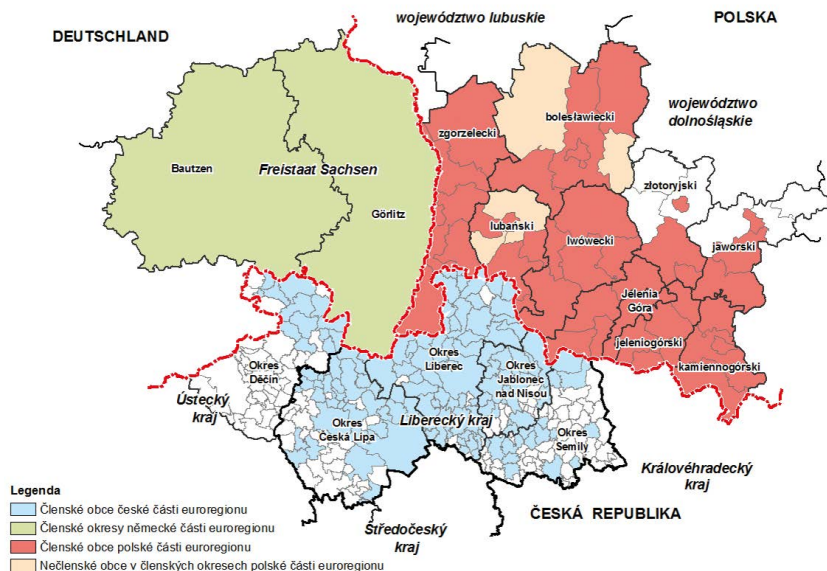
**Widok z góry na ulicę w Górach Izerskich /Czechy/, należącej do zachodniej części Sudetów na granicy między Czechami i Polską**



Źródło: mareksaroch.cz / Shutterstock.com

z tym otwarciem granic między państwami. Tworzenie nowego rozdziału tego rejonu nabrało rozpędu z chwilą wejścia Czech i Polski do Unii Europejskiej. W praktyce zniesione zostały wszystkie pozostałe bariery związane z przekraczaniem granicy państwa. Oprócz tego rejon może korzystać również z dążeń Unii Europejskiej do budowania ścisłej współpracy międzynarodowej w rejonach przygranicznych (Euroregion Silesia 2020). W szczególności skutkuje to udziałem poszczególnych sąsiadujących ze sobą państw w różnych programach europejskich, jak np.: Phare CBC, Cel 3 lub Cel 2 oraz powstaniem Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa (2020a; patrz rys. 1).

Rys. 1 | Obszar Euroregionu



Źródło: ČSÚ 2018

Po czeskiej stronie znajduje się stosunkowo gęsta i zwięzła zabudowa. Hampel i Marada (2015) za główne centra kraju libereckiego uważają miasta Liberec, Česká Lípa i Jablonec nad Nysą. Znajdują się one przy głównych szlakach komunikacyjnych, zaś pozostałe miejscowości stanowią tereny wiejskie wokół dużych miast. Połączenie tego rejonu z resztą euroregionu uzależnione jest od pokonania przygranicznych terenów górskich. Za problematyczne z punktu widzenia

transportu można uważać: Grzbiet Jesztedzko-Kozakowski, Pogórze Łużyckie, Góry Łużyckie i Izerskie oraz Karkonosze. Barię stanowi również rzeka Nysa, gdzie od czasów zakończenia II wojny światowej nadal brakuje wielu mostów. Na terenie euroregionu znajduje się też kilka chronionych obszarów przyrody oraz dwa parki narodowe. Z jednej strony może to być uważane za pożyteczne z punktu widzenia jakości przyrody i potencjału turystyczno-rekreacyjnego (Bina 2010), z drugiej jednak strony chodzi o czynnik limitujący z punktu widzenia budowy czy rozbudowy nowej lub istniejącej infrastruktury transportowej.

Za główne korytarze transportowe można uważać drogi I/10, I/13, I/14 oraz I/35. Obecnie większość znajdującego się na terenie kraju libereckiego odcinka drogi I/35 przeklasyfikowano na drogę szybkiego ruchu. Na północ od miasta Liberec prowadzi droga I/35 w kierunku miasta Hrádek nad Nisou, gdzie niedaleko miejscowości Žytawa (Zittau) łączy się ona z niemiecką (droga nr B178) i polską siecią drogową. Drogi I/10 oraz I/14 są istotne dla połączenia z Jelenią Górą. Dla transportu międzynarodowego kluczowe są przejścia graniczne Harrachov, Habartice i Hrádek nad Nisou. Pozostałe przejścia graniczne zwykle nie posiadają wystarczającej przepustowości dla wszystkich rodzajów pojazdów. Poprawa takiej sytuacji może skutkować zwiększeniem bezpieczeństwa (szersza jezdnia), a także poszerzeniem możliwości zaopatrzenia czy transportu pracowników i turystów.

Z punktu widzenia transportu kolejowego istotny jest korytarz międzynarodowy linii Liberec – Hrádek nad Nisou – Žytawa (Zittau) – Drezno, Liberec – Harrachov – Szklarska Poręba – Jelenia Góra – Wrocław. Potencjał rozwojowy mają linie do Zgorzelca czy Drezna, jak również przez Chociebuż (Cottbus) do Berlina. Koncepcja szybkich linii kolejowych (RS1-5) nie przewiduje ich przebiegu przez Liberec. Cały region trójstyku został włączony w projekt Trans-Borders w celu zwrócenia uwagi na możliwości połączenia trójstyku z okolicznymi obszarami europejskimi i czeskimi. Bardzo korzystne dla regionu może być też utworzenie odgałęzienia transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T w korytarzu North Sea – Baltic w Łodzi, przez Wrocław do Drezna, gdzie mogłoby dojść do połączenia z szybką czeską linią kolejową RS4 (Praga – Drezno). Potencjał tej linii pozwala na obsługiwanie całego pogranicza w tym rejonie.



W ramach euroregionu Neisse-Nisa-Nysa w kraju usteckim, według Hampla i Marady (2015), za istotne centra uważane są miasta Rumburk i Varnsdorf. Dla tej części regionu specyficzny jest wysoki poziom połączeń między miejscowościami uwarunkowany gęstością zabudowy i relatywnie bliską, dobrą jakościowo niemiecką siecią dróg. Połączenie komunikacyjne z resztą euroregionu zapewnia jedna droga pierwszej kategorii (I/9), drogi drugiej kategorii 263–267 i jednotorowa nieelektryfikowana linia kolejowa. Poza głównymi szlakami największy problem sieci drogowej tego regionu polega na niskiej jakości dróg oraz ich szerokości (Velký Šenov 2020). Taki stan rzeczy może poprawić budowa dobrej jakościowo drogi szybkiego ruchu między miejscowościami Dolní Poustevna i Rumburk. Pod rozważę należy także wziąć możliwość stworzenia miejsc parkingowych ze względu na atrakcyjność turystyczną regionu.

Według danych z kraju libereckiego (2020) główne problemy w transporcie drogowym na terenie czeskiej części euroregionu są związane z małą przepustowością dróg oraz ich niskim poziomem technicznym. Problemy nakładają się na siebie szczególnie na głównych szlakach w pobliżu większych miast czy miejsc o dużej koncentracji działalności gospodarczej. Brakuje tu dróg szybkiego ruchu łączących duże miasta w ramach euroregionu. Zdaniem kraju libereckiego (2020) problem stanowi również kwestia miejsc parkingowych i postojowych szczególnie przy terminalach komunikacyjnych oraz w strefach zamieszkania lub w miejscach atrakcji turystycznych.

Istotnym wyzwaniem dla czeskiej części euroregionu jest stan techniczno-budowlany torów kolejowych oraz związane z tym problemy (kraj liberecki 2020) wynikające z historycznego projektowania obecnych linii kolejowych. Poprawę międzynarodowego ruchu kolejowego może zapewnić remont i modernizacja polskiej części tranzytu uprzywilejowanego Liberec – Żytawa (Zittau) – Varnsdorf (Warnsdorf). Dzięki przewoźnikowi Trilex Liberec ma obecnie lepsze połączenie z Dreznem niż z Pragą. Spółka zapewnia połączenia dla regionu trójstyku od 2010 roku. Wszelkim długoterminowym przedsięwzięciom po czeskiej stronie nie sprzyjają przeciągające się procesy administracyjne oraz kłopoty z nabywaniem działek budowlanych (ČT 24 2020a, b). Istnieje koncepcja współpracy międzynarodowej w zakresie transportu dla tego euroregionu, w której określono główne cele i propozycje środków mających pomóc w ich realizacji (patrz tabela nr 1).

**Tab. 1 | Cele specyficzne branży priorytetowej – transport**

<b>Transport drogowy</b>	<b>Transport kolejowy i transport publiczny</b>
Kontynuacja wspólnego planowania rozwoju sieci drogowej i koordynacji inwestycji	Stworzenie atrakcyjnej wspólnej oferty transportu dla mieszkańców i turystów
Poprawa stanu i utrzymanie dróg na terenie pogranicza	Poprawienie jakości istniejących połączeń transgranicznych oraz zainicjowanie nowych połączeń
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Zwiększanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez modernizację infrastruktury i stosowanie nowoczesnych pojazdów szynowych
	Poprawa warunków ramowych dot. wprowadzania pojazdów do ruchu i wydawania zaświadczeń technicznych do ich eksploatacji

Źródło: Euroregion Neisse-Nisa-Nysa 2020b

Jako efekty współpracy transgranicznej można wymienić na przykład działalność spółki Trilex czy stworzenie biletu euroregionalnego, który pozwala na korzystanie ze zintegrowanych systemów w ramach całej polskiej części euroregionu, w Czechach (IDOL i worek szluknowski) oraz niemieckiego systemu komunikacji ZVON. Dobra jakościowo i rozbudowana sieć dróg przynosi korzyści nie tylko dla transportu towarowego czy pasażerskiego, ale, jak pokazuje istniejąca współpraca transgraniczna, także dla służb zintegrowanego systemu ratunkowego i dla ochrony zdrowia osób w ramach całego euroregionu.

Połączenie Czech z resztą euroregionu uważane jest generalnie za wystarczające, jednak wiele uwagi i wysiłku wymaga troska o podnoszenie jego jakości i bezpieczeństwa. Pozycja euroregionu między dwoma korytarzami TEN-T (Orient/East – Med i Baltic Adriatic) jest okazją do ich połączenia, na przykład poprzez wykorzystanie do tego autostrady A4 z Wrocławia do Drezna oraz równoległe do niej linie kolejowe. W takim przypadku okoliczne miasta, w tym miasto Liberec, powinny dążyć do zbudowania kolei dużych prędkości i dróg szybkiego ruchu w celu połączenia ich z powstającym korytarzem. W idealnym przypadku szybkimi liniami połączone będą miasta Liberec, Żytawa (Zittau) i Zgorzelec. Oprócz Niemiec potencjał do stworzenia takiego połączenia ma również Polska ze względu na małą gęstość zabudowy oraz występujące tutaj tereny górnicze (w przypadku ich rewitalizacji). Skorzystać można też z opcji budowy mostów na rzece Nysie na odcinku między miastem Żytawa (Zittau) i Zgorzelcem.

Przydatna będzie w szczególności rozbudowa istniejącej po stronie czeskiej i polskiej infrastruktury komunikacyjnej poprzez budowę nowych tras czy przenoszenie dróg istniejących. W przypadku gdy przeniesienie istniejących tras nie będzie możliwe należy rozpatrzyć opcje zwiększenia przepustowości dróg istniejących. W ramach powyższego oferowana jest także możliwość wzmocnienia międzymiejskiej współpracy transportowej przygranicznych miast. Można wykorzystać dobrą jakościowo niemiecką sieć tras komunikacyjnych i takie połączenia realizować za jej pomocą. Rezultatem powinno być przyspieszenie oraz zwiększenie przepustowości i bezpieczeństwa ruchu. Strona czeska może też pomagać przy zwalczaniu przeszkód administracyjnych i legislacyjnych w ramach poszczególnych państw i opracowywać analizy potrzeb w ramach całego euroregionu. Taka pomoc może być użyteczna szczególnie w przypadkach planowania budowy czy rozbudowy sieci komunikacyjnych na obszarach chronionych, których po czeskiej stronie znajduje się bardzo wiele.

# Trzy kraje, jeden obszar transportu

**Dopiero od czasu rozszerzenia UE na wschód można zaobserwować spójniejszy rozwój trójstyku państw**

Torsten Herbst

## 1. Swobodny przepływ osób i mobilność łączą regiony

Wolny Kraj Saksonia znalazł się najpóźniej w centralnym punkcie komunikacyjnym Europy po rozszerzeniu w 2004 roku Unii Europejskiej na wschód. Swobodny przepływ towarów i osób jest niemożliwy bez mobilności i nowoczesnej infrastruktury transportowej. Mobilność transgraniczna nie jest jednak czymś oczywistym. Pokazało to daleko idące zamknięcie granic przez Polskę i Czechy wiosną 2020 roku w związku z pandemią koronawirusa. Na autostradach przed grani-

**Ekspres Inter-City kolei Deutsche Bahn na dworcu głównym w Dreźnie /Saksonia/**



Źródło: Nick Kee Son / Shutterstock.com

cami ustawiały się długie sznury ciężarówek. Tysiącom osób dojeżdżających do pracy uniemożliwiono dotarcie do miejsca zatrudnienia, a wiele firm po obydwu stronach granicy musiało zrezygnować z części pracowników. Wielu z nich zostało zmuszonych do dokonania wyboru między pracą a rodziną, pieniędzmi i bezpieczeństwem czy też między pracą a domem. To kolejny dowód na kluczową rolę, jaką odgrywa swobodny przepływ osób i mobilność w regionie europejskim.

## 2. Bliskie powiązania historyczne

Gdy spojrzymy wstecz na historię, dostrzeżemy, że stosunki na pograniczu Saksonii, Polski i Czech były zawsze bliskie i o nie dbano. Przez prawie 1000 lat królestwa Saksonii i Czech oraz część księstw śląskich wchodziły w skład Świętego Cesarstwa Rzymskiego Narodu Niemieckiego. Po likwidacji Cesarstwa królestwo Saksonii, Śląsk jako część Prus i Czechy jako część Cesarstwa Austriackiego były częścią Związku Niemieckiego. Po wojnie prusko-austriackiej w 1866 roku i utworzeniu w jej wyniku Cesarstwa Niemieckiego w 1871 roku obszar trójstyk państw stał się strefą przygraniczną między Niemcami i Austro-Węgrami. Po rozpadzie imperium Niemiec i Austrii w czasie I wojny światowej oraz w wyniku upadku monarchii Hohenzollernów i Habsburgów po raz pierwszy wytyczono granicę między Niemcami a powstałą w 1918 roku Republiką Czechosłowacką. Po przejęciu władzy przez Hitlera region graniczny między Saksonią, Czechami i Śląskiem szybko stał się centralnym punktem światowej historii. W wyniku układu monachijskiego z 1938 roku Czechosłowację zmuszono do odstąpienia czeskiej i morawskiej części Sudetów na rzecz Rzeszy Niemieckiej. Późniejszy terror w okresie wojennym obrócił w gruzy całą Europę Środkową.

Po zakończeniu II wojny światowej szanse na szybkie ożywienie gospodarki w strefie przygranicznej między Saksonią, Polską i Czechosłowacją były bardzo nikłe. Miliony ludzi uciekły lub zostały wysiedlone. Osiedlanie nowych grup ludności oraz socjalistyczny system gospodarczy i rygorystyczny sowiecki reżim okupacyjny w dużej mierze uniemożliwiły współpracę transgraniczną. Dodatkowo na skutek sowieckiej polityki reparacyjnej ucierpiała w szczególności infrastruktura transportowa w Niemieckiej Republice Demokratycznej, ponieważ, oprócz instalacji przemysłowych i maszyn, zdemontowano i przetransportowano do ZSRR również około 11 800 kilometrów torów kolejowych. Szacuje się, że wartość mienia zdemontowanego w sowieckiej strefie okupacyjnej wyniosła 2,6 miliarda dolarów amerykańskich, podczas gdy w trzech strefach zachodnich zdemontowano instalacje o wartości zaledwie 0,6 miliarda dolarów amerykańskich. W trakcie kolejnych 40 lat NRD nie zdołała zniwelować wynikających z tego dziur

w sieci transportowej. Z jednej strony w rzeczywistości panującym socjalizmie nie było środków finansowych ani materiałów budowlanych. Z drugiej jednak strony względy polityczne Socjalistycznej Partii Jedności Niemiec ukierunkowane były ku kilku dużym projektom transportowym, takich jak kolej berlińska czy linia kolejowa Berlin-Rostock.

W lipcu 1950 roku, tuż po wytyczeniu granicy, NRD podpisała układ zgorzelecki, przyjmując tym samym linię Odra-Nysa jako „ostateczną granicę państwową między Niemcami i Polską”. W wyniku wytyczenia granic między NRD a Polską podzielono około 50 gmin wiejskich i siedem miast, z których trzy zostały zmienione w dwumiasta. Wschodnia część Görlitz przekształciła się w Zgorzelec, a nowe granice językowe miały w nadchodzących dziesięcioleciach znacznie oddalić od siebie oba kraje. Mimo często podkreślanego „braterstwa” państw socjalistycznych do 1989 roku nie doszło do znacznego rozwoju infrastruktury między okręgami NRD Karl-Marx (Chemnitz) i Dreznem, a także między Polską i ówczesną Czechosłowacją.

### 3. Środki transportu od czasu zjednoczenia

Skutki sowieckiej polityki reparacyjnej i czterech dekad socjalizmu stały się wyraźnie widoczne pod koniec lat 80. XX wieku, w szczególności w jakości infrastruktury transportowej. Po zjednoczeniu zdewastowane drogi oraz zrujnowane tory kolejowe i mosty miały wpływ nie tylko na transport w obrębie nowych krajów, ale także na połączenia transgraniczne między Saksonią, Polską i Republiką Czechosłowacką, później Czeską. Wprawdzie w schyłkowym okresie NRD dysponowała najbardziej zagęszczoną siecią kolejową w Europie o długości około 14 000 km, jednak ze względu na jej stan skuteczny transport szynowy był możliwy jedynie w bardzo ograniczonym stopniu. Zaledwie około jedną trzecią wszystkich linii stanowiły linie wielotorowe, z czego jedynie około jedna czwarta była zelektryfikowana, dwie trzecie stacji pochodziły z okresu poprzedzającego II wojnę światową, a blisko połowa wszystkich mostów kolejowych miała ponad 85 lat i groziła zawaleniem.

Po zjednoczeniu Niemiec na granicy saksońsko-polskiej i saksońsko-czeskiej powstała dodatkowo „twarda” granica zewnętrzna Unii Europejskiej, na której odbywały się intensywne kontrole, utrudniające planowanie i wdrażanie środków infrastrukturalnych również w transporcie transgranicznym. Wzmoczona współpraca transgraniczna rozwijała się stopniowo. „Wspólna deklaracja o współpracy” podpisana 5 grudnia 1992 roku stanowiła nową podstawę do uru-

chomienia współpracy na linii Saksonii i Czech. Celem tej deklaracji był między innymi rozwój funkcjonalnych połączeń drogowych i kolejowych. W związku z tym zaplanowano w przyszłości budowę jednego przejścia granicznego co 10 km. W ramach wspólnej grupy roboczej, która co roku zbiera się naprzemiennie w Saksonii i Czechach, omawiane miały być także postępy w pracach.

Podstawą współpracy między Saksonią a województwem dolnośląskim są „Wspólne deklaracje współpracy” z 17 września 1999 roku i 2 maja 2000 roku. Podobnie jak z czeskimi sąsiadami, również w tym przypadku powołano do życia dolnośląsko-saksońską grupę roboczą, która także spotykała się raz do roku, naprzemiennie po obydwu stronach. Ponadto w latach 90. ubiegłego wieku Polska, Czechy i kraj związkowy stały się tzw. „euroregionami”. Zwłaszcza na poziomie powiatów powstały wówczas dalsze pola współpracy transgranicznej. Od tego czasu w czterech euroregionach – Nysa, Łaba, Rudawy i Egrensis – omawiane są między innymi sprawy związane z transportem transgranicznym. We wszystkich tych formatach w latach 90. ubiegłego wieku i dwutysięcznych tego wieku udało się nadrobić w zakresie modernizacji infrastruktury transportowej.

Dzięki rozszerzeniu UE na wschód w maju 2004 roku i przystąpieniu Polski oraz Czech do strefy Schengen w grudniu 2007 roku region graniczny Saksonii znalazł się wreszcie w centrum zjednoczonej Europy. Skutkiem było nie tylko zniesienie kontroli granicznych, ale także związana z przystąpieniem swoboda przemieszczania się na rynku pracy, co w efekcie przyczyniło się do znacznego wzrostu ruchu granicznego. Jednak nawet po zniesieniu kontroli granicznych zatory inwestycyjne w transporcie drogowym i kolejowym wciąż często utrudniają podróżowanie.

### 3.1 Transport drogowy

Po zjednoczeniu Niemiec w Saksonii, podobnie jak w większości dawnych państw socjalistycznych, doszło do znacznego przesunięcia transportu towarów z kolejowego na drogowy. Do takiego natężenia ruchu nie była dostosowana infrastruktura drogowa zwłaszcza na pograniczu Polski i Czech. W 1993 roku na przejściu granicznym w Zinnwald na drodze krajowej nr 170 każdego dnia przeprawiano średnio 820 samochodów ciężarowych. Ponadto wzdłuż liczącej około 450 kilometrów granicy między Czechami i Saksonią znajdowało się tylko 16 przejść granicznych dla pojazdów silnikowych. Aby zmniejszyć natężenie ciężkiego transportu ciężarowego, szczególnie w Rudawach, w latach 1994–2004 między Dreznem a Lowosicami stosowano dodatkowo tzw. system „Rollende Landstraße”. Jednak ta forma przesunięcia transportu na tory kolejowe nie okazała się przyszłościowa.

W tym kontekście szczególnie istotny był rozwój infrastruktury w kolejnych latach. Obecnie samochody osobowe mogą przekraczać granicę przez 42 przejścia graniczne – 33 z Czechami i 9 z Polską. Dzięki temu transgraniczny transport osobowy uległ znacznej poprawie. Na kilku przejściach granicznych dopuszczono ponadto większy tonaż w transporcie towarów.

Szczególnie ważna dla poprawy infrastruktury drogowej między Saksonią a Czechami była rozbudowa autostrady transgranicznej A17/E55 między Dreznem i Pragą. Chociaż pierwsze plany tego połączenia pochodzą jeszcze z lat 30. ubiegłego wieku, przez następne 50 lat nie były one traktowane priorytetowo. Nastąpiło to dopiero po upadku bloku wschodniego. Do pierwszych zwolenników połączenia należała w tamtym czasie niemiecka organizacja „Jungliberale Aktion Sachsen” (JuliA), która w połowie lat 90. w kampanii „Śniadanie w Pradze” zwróciła uwagę opinii publicznej na korzyści płynące z tej trasy.

Po jej otwarciu w grudniu 2006 roku znacznej poprawie uległ zarówno transport towarowy, jak i ruch turystyczny. W 2017 roku, uzupełniając fragment między gminami Bilinka i Řehlovice, ukończono ostatni, 12-kilometrowy fragment po stronie czeskiej. Autostrada A4 w okresie przed pokojową rewolucją w Niemczech kończyła się w Budziszynie. Rozwój w kolejnych latach po przełomie umożliwił obecnie bezpośrednie połączenie z Polską przez Görlitz.

W publicznym transporcie drogowym połączenia transgraniczne z sąsiednimi krajami – Polską i Czechami – są rozproszone. Do sektora usług przewozowych Celowego Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych Górnych Łużyc i Dolnego Śląska (ZVON) zalicza się na przykład linie autobusowe między Zittau i Petrovicami linię międzymiastową P między Görlitz i Zgorzelcem. W obszarze połączeń drogowych stowarzyszenia transportowego Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) niektóre linie autobusowe rozpoczynają trasy na granicy kraju po stronie saksońskiej w kierunku Czech.

### 3.2 Transport kolejowy

Podobnie jak na całym terytorium dawnej NRD, sieć kolejowa po zjednoczeniu Niemiec w kraju związkowym Saksonii również była w bardzo złym stanie. Tak jak w przypadku transportu drogowego, konieczne było zainwestowanie miliardów euro w rozbudowę, budowę nowych linii i modernizację. W całej Saksonii zamknięto setki kilometrów torów kolejowych, podczas gdy na innych trasach na szeroką skalę zmodernizowano tory, urządzenia sygnalizacyjne, rozjazdy i mosty.



Najświeższym przykładem tego rozwoju jest uruchomienie nowej zelektryfikowanej i dwutorowej trasy z Knappenrode i Horka przez Nysę do Węglińca przy okazji wprowadzanych do rozkładu jazdy zmian w grudniu 2018 roku. Ta linia kolejowa ma w przyszłości obsługiwać znaczną część niemiecko-polskiego transportu towarowego. Ponadto w dużym stopniu zmodernizowano europejski korytarz sieci bazowej z Hamburga przez Berlin i Pragę do Europy Południowo-Wschodniej, co pozwoliło na zintegrowanie transeuropejskiej sieci transportowej. W ten sposób trasa między Dreznem, Pirną i Pragę stała się częścią planów federalnych na lata 1992 i 2003. W czerwcu 1995 roku Niemcy, Czechy i Austria zawarły porozumienie w sprawie rozwoju linii. W rezultacie zbudowano między innymi dwa nowe tory dla transportu dalekobieżnego na odcinku Drezno–Pirna. Realizację projektu zakończono w grudniu 2004 roku.

Niemniej jednak nadal jest wiele do zrobienia w zakresie transgranicznej infrastruktury kolejowej. Przykładowo obecnie tylko jedno z trzech przejść granicznych między Saksonią i Polską jest zelektryfikowane. Na granicy między Saksonią i Republiką Czeską przejazd kolejowy w Schöna/Dolní Žleb jest również jedynym przejazdem zasilanym prądem trakcyjnym. Przejazd pozostałymi ośmioma trasami nawet w 2020 roku jest realizowany wyłącznie za pomocą lokomotyw napędzanych olejem napędowym. Także licząca 103 km trasa od Drezna do Görlitz nie została dotychczas zelektryfikowana. Obecnie na żadnej linii transgranicznego transportu kolejowego nie są możliwe przejazdy o dużych prędkościach, wynoszących co najmniej 200 km na godzinę.

Ze względu na ciągły brak modernizacji i peryferyjne położenie regionów przygranicznych, do chwili obecnej rzadko rozwijają się połączenia dalekobieżne w obszarze trójstyku państw. W latach 2008–2015 między Saksonią i Polską kursowały trzy pociągi tak zwanego ekspresu „Drezno-Wrocław”, ale ze względu na koszty utrzymania linię tę wyłączono z eksploatacji. Od czasu zjednoczenia jedynie na trasie między Dreznem a Pragę zapewniona jest ciągłość usług transportu dalekobieżnego. Pociągi czeskich kolei państwowych České Dráhy i węgierskiej kolei państwowej MAV przejeżdżają tamtędy z częstotliwością co dwie godziny. Od tego roku na trasie Berlin–Drezno–Praga–Wiedeń–Graz codzienne kursuje dodatkowo połączenie Railjet kolei České Dráhy i austriackich kolei państwowych.

Podobnie jak w przypadku transportu drogowego, oferta transportu podmiejskiego składa się z trzech, w dużej mierze oddzielonych od siebie części krajowych. Wyjątkami w obszarze ZVON jest na przykład linia kolei regionalnej 1 z Drezna przez Görlitz do Zgorzelca lub linia kolei regionalnej 2 z Drezna przez Zittau do Liberca. Na południe od Drezna funkcjonuje linia kolei regionalnej 20 przez Bad

Schandau do Děčína. W Vogtland przez granicę kursują pociągi regionalne 1, 2 i 5. Współpraca na poziomie związków komunikacyjnych przyczynia się ponadto do poprawy mobilności transgranicznej. Pasażerowie mogą, przykładowo, korzystając z tzw. biletu „Elbe-Labe-Ticket”, jeździć prawie wszystkimi autobusami i pociągami na całym obszarze działania Verkehrsverbund Oberelbe oraz w czeskim rejonie Ústí nad Labem.

### 3.3 Transport wodny

Przez długi czas rzeka Łaba była również jedną z najważniejszych dróg transportu towarowego między Saksonią i Czechami. Obecnie nie ma ona jednak żadnego znaczenia dla transportu. Podczas gdy w 2010 roku żeglugą śródlądową przetransportowano 781 000 towarów wypływających lub przyptywających do Saksonii, to w 2018 roku było to zaledwie 119 000 ton – czyli mniej niż jedna szóstka. Ponadto w latach 2018 i 2019 z powodu suszy przez prawie pół roku rzeka nie nadawała się do transportu. Środkiem pomocniczym ma być planowana od dawna zapora wodna w czeskim Děčínie. Nie wiadomo jednak, kiedy projekt stanie się rzeczywistością.

### 3.4. Transport lotniczy

Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej w kolejnych latach po przełomie miał również pozytywny wpływ na połączenia lotnicze w obszarze trójstyku państw. Jednak podczas gdy liczba pasażerów w saksońskich portach lotniczych w Lipsku i Dreźnie utrzymuje się na tym samym poziomie, port lotniczy w Pradze świętował jedno po drugim rekordy odprawionych pasażerów. Liczba pasażerów w stosunku do 2003 roku uległa podwojeniu i w 2018 roku wynosiła około 16,8 mln. Dla porównania: w tym samym roku w Dreźnie i Lipsku odprawiono jedynie około 4,2 mln pasażerów. Mimo że pandemia koronawirusa spowodowała nagły koniec tego trendu, port lotniczy w Pradze będzie w przyszłości nadal atrakcyjny dla podróżnych z Saksonii. Ze względu na wielkość ma on bardzo atrakcyjną ofertę i oferuje doskonałe połączenia z międzynarodowymi węzłami lotniczymi obsługiwany przez linie lotnicze Lufthansa, Swiss czy KLM. Ponadto port lotniczy Wrocław, oddalony o około 200 km na wschód od Görlitz, jest również łatwo dostępny z terenu wschodniej Saksonii.

## 4. Perspektywy i wnioski

Po krótkim przedstawieniu historii można wyciągnąć poniższe wnioski. Chociaż oferta w zakresie mobilności w regionie trójstyku państw nigdy nie była tak dobra jak obecnie, jest ona znacznie gorsza niż połączenia transgraniczne w południowych i zachodnich Niemczech. Na przykład dwa razy dłuższą drogę z Frankfurtu nad Menem do Paryża pociągiem pokonuje się obecnie w tym samym czasie co trasę z Drezna do Wrocławia. Trasę ponad 300 km między Brukselą a Frankfurtem nad Menem można dziś przebyć pociągiem w około trzy godziny, tyle samo czasu zajmuje pokonanie trasy o długości około 100 kilometrów między Dreznem a Pragą.

Od 1990 roku skutecznie realizowane są liczne inwestycje zarówno w transport drogowy, jak i kolejowy. Niemniej jednak nadal istnieje duże zapotrzebowanie na inwestycje we wszystkie środki transportu. Lepsze połączenia komunikacyjne między Saksonią, Polską i Czechami stanowią nie tylko podstawę rozwoju gospodarczego, ale przede wszystkim są filarami wymiany społecznej i stosunków kulturowych w obszarach przygranicznych.

W przyszłości transport drogowy powinien przede wszystkim sprostać oczekiwanemu wzrostowi w transporcie towarów. Przewiduje się, że do 2030 roku transport towarowy z i do Polski wzrośnie o 27%, a do i z Republiki Czeskiej o 56%. Ponadto decyzja o rezygnacji z węgla będzie również wiązać się z poważnymi wyzwaniami gospodarczymi dla Łużyc i jednocześnie będzie wymagać znacznych inwestycji w infrastrukturę transportową. W związku z tym we wschodniej części Saksonii należy przede wszystkim zadbać o terminową realizację rozbudowy autostrady A4 do sześciu pasów. Trzeba także ostatecznie przyspieszyć elektryfikację linii Drezno-Görlitz, na którą region czeka już od 2003 roku. Stanowi to warunek do wprowadzenia oferty transportu kolejowego do Wrocławia czy Krakowa. Ponadto elektryfikacja kolejnych przejść granicznych z Polską i Republiką Czeską jest nadal niezwykle istotna dla zwiększenia elastyczności sieci kolejowej.

W transporcie pasażerskim największy potencjał na przyszłość kryje się w budowie i przebudowie linii kolejowej z Drezna do Pragi. Po podpisaniu w lutym 2009 roku listu intencyjnego w sprawie budowy kolei dużych prędkości przez rząd kraju związkowego Saksonii i rząd Republiki Czeskiej obecnie trwa planowanie trasy. Eksperci przewidują jednak, że prace zostaną zakończone najwcześniej pod koniec roku 2030. Czas jazdy między Dreznem i Pragą skróci się wówczas z około 2,5 do zaledwie 1 godziny. Wspólnie z Republiką Austrii i Republiką Czeską rząd federalny planuje obecnie podpisanie ustaleń w sprawie rozszerzenia dalszych odcinków tras w ciągu korytarza transportowego Berlin-Praga-Wiedeń. Pozwoliłoby to na znaczne zbliżenie zarówno Pragi, jak i Wiednia do kraju związkowego Saksonii.

# Infrastruktura i sieć transportowa przygranicznego obszaru Polski, sąsiadującego z Niemcami i Czechami

## Diagnoza oraz wyzwania

Krzysztof Feret

Celem niniejszego opracowania jest wskazanie głównych wyzwań w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej na obszarze dwóch polskich województw: lubuskiego i dolnośląskiego (por. mapa 1). Województwa te położone są najbliżej trójkąta „Niemcy-Czechy-Polska” i najmocniej stanowią o polskim potencjale bezpośrednich relacji transgranicznych. Przyszłe projekty dotyczące infrastruktury transportowej powinny wzmacniać dostępność komunikacyjną miejsc o największym potencjale rozwojowym oraz likwidować obszary wykluczone transportowo. Obejmuje to wszystkie rodzaje transportu – operujące oraz możliwe do wykorzystania na tym obszarze. Przygotowując to opracowanie, autor korzystał ze swojej wiedzy oraz danych dostępnych w publikacjach ogólnopolskiej oraz regionalnej statystyki publicznej.

### Wybrane cechy obszaru przygranicznego

Układ transportowy danego obszaru kształtuje się zwykle pod wpływem trzech głównych czynników: rozkładu sieci osadniczej, lokalizacji przedsiębiorstw, wytwarzających produkt krajowy brutto (PKB) oraz przestrzennego rozmieszczenia ruchu turystycznego.

**W województwie lubuskim** (na mapie oznaczonym liczbą „1”) w połowie 2019 r. mieszkało nieco ponad 1 mln osób (1 013 031). Stanowiło to 2,6% ludności Polski. Liczba mieszkańców systematycznie spada z powodu migracji ludności i niskiego przyrostu naturalnego. Ponad 60% ludzi mieszka w południowej części

województwa lubuskiego, głównie w subregionie zielonogórskim (tu też była największa gęstość zaludnienia). Reszta przypada na część północną, wokół Gorzowa Wielkopolskiego.

Produkt krajowy brutto (PKB) województwa lubuskiego per capita wynosił 82,3% średniej krajowej i był tworzony przez firmy, z których 60% miało siedzibę w subregionie południowym - wokół Zielonej Góry oraz w powiatach wzdłuż południowej granicy województwa. Pozostałe 40% biznesów działało w subregionie gorzowskim (część północna). Największa ich koncentracja występowała tu w samym Gorzowie Wielkopolskim oraz w powiecie gorzowskim.

**Mapa 1 | Obszar Polski ze wskazaniem analizowanych województw**



Źródło: Encyclopædia Britannica,  
<https://www.britannica.com/place/Poland#/media/1/466681/61691>, 30.09.2020

Województwo lubuskie wyróżniają szczególne walory przyrodnicze, w tym dużo lasów, jezior oraz bogata fauna i flora. Środowisko naturalne województwa jest w niewielkim stopniu przekształcone oraz mało zanieczyszczone. Blisko 40% powierzchni województwa to obszary prawnie chronione, a ponad 25% objęte jest ochroną przez sieć Natura 2000. Pod względem rozwoju infrastruktury turystycznej województwo lubuskie jest niejednolite i mocno skoncentrowane przestrzennie. Najwięcej (ponad 60%) turystycznych obiektów noclegowych prowadzi działalność w północnej i środkowej części województwa.

**Województwo dolnośląskie** – oznaczone na mapie liczbą „2” – zamieszkuje blisko 3 mln osób, co stanowi 7,6% ludności Polski i daje 5. miejsce w kraju pod względem zaludnienia. Zaludnienie koncentruje się wokół Wrocławia (powiaty: oleśnicki, trzebnicki, średzki i wrocławski) oraz Legnicy i Głogowa (powiaty: głogowski, legnicki i lubiński), a także w gminach stref podmiejskich Bolesławca i Jeleniej Góry. Wskazuje to na trwający intensywny proces suburbanizacji wokół najistotniejszych ośrodków miejskich w regionie. Problem depopulacji występuje zaś w południowej części Dolnego Śląska (obszary górskie i podgórskie) oraz w części obszaru położonego na północy regionu (powiaty: górowski i milicki).

Produkt krajowy brutto (PKB) województwa dolnośląskiego per capita wynosił 110,5% średniej krajowej (co klasyfikowało region na 2. miejscu wśród polskich województw) i 76% średniej europejskiej. Najwyższym PKB per capita wyróżniały się podregiony: miasto Wrocław i legnicko-głogowski, następnie wrocławski. Najniższy PKB na 1 mieszkańca zanotowały podregiony: wałbrzyski i jeleniogórski.

Na Dolnym Śląsku największy ruch turystyczny w 2018 roku koncentrował się we Wrocławiu oraz w powiatach górskich (Sudetach). W latach 2016–2018 liczba osób odwiedzających Dolny Śląsk, wzrosła o blisko 20%. Największy przyrost liczby turystów odnotowano w powiatach transgranicznych (zwłaszcza w powiecie zgorzeleckim) oraz w powiatach usytuowanych w środkowej części regionu.

Syntetyczne porównanie obu województw, w świetle czynników determinujących układ transportowy, prowadzi do następujących wniosków:

- a) Obydwa województwa mają nierównomiernie rozmieszczoną sieć osadniczą z tendencją do jej zagęszczania w największych miastach i wokół nich.
- b) Lokalizacja biznesów mniej więcej pokrywa się z rozmieszczeniem sieci osadniczej, tworząc wraz z nią silne obszary ciężenia.

- c) Ruch turystyczny stanowi odrębny obszar ciążenia i raczej nie pokrywa się z rozmieszczeniem sieci osadniczej oraz lokalizacją podmiotów gospodarczych.

Oba województwa istotnie różnią się pod względem potencjału i jego wykorzystania. Województwo dolnośląskie jest wyraźnie większe obszarowo, wypracowuje wyższą wartość produktu krajowego brutto per capita (również powyżej średniej dla Polski) i jest lepiej zagospodarowane turystycznie.

## Sieć drogowa

W ciągu ostatnich dziesięciu lat w województwie lubuskim sieć dróg wydłużyła się o ok. 10%. Dróg krajowych (w tym autostrad i dróg ekspresowych) przybyło 12%, dróg gminnych jest zaś więcej aż o 31% niż 10 lat temu. W tym czasie prawie wcale nie budowano dróg wojewódzkich i powiatowych. O 40% zwiększyła się natomiast liczba zarejestrowanych samochodów i aż o 80% wzrosła masa przewożonych ładunków w transporcie międzynarodowym. Przez województwo przebiega odcinek autostrady A2 ze wschodu na zachód oraz odcinek drogi ekspresowej S3 z północy na południe. Spośród dróg krajowych w 2019 r. 56% było w stanie dobrym, ale aż 26% w stanie złym, czyli wymagającym niezwłocznych napraw. W najgorszym stanie jest droga krajowa nr 27, łącząca powiat żarski ze stolicą województwa - Zieloną Górą. Mocno zróżnicowana jest dostępność komunikacyjna poszczególnych miejscowości. Odległość między dwoma największymi miastami pokonuje się ze średnią prędkością 104 km/h, zaś do oddalonych miast powiatowych można dojechać ze średnią prędkością od 58 do 78 km/h.

W województwie dolnośląskim również przybyło ok. 10% dróg w ciągu 10 ostatnich lat. Stan posiadania dróg krajowych (w tym autostrad i dróg ekspresowych) wzrósł nieznacznie (ok. 2%), przybyło natomiast 35% dróg gminnych. Liczba zarejestrowanych samochodów oraz masa przewożonych ładunków w transporcie międzynarodowym rosły w podobnym tempie jak w województwie lubuskim. Obecnie przez województwo przebiega odcinek autostrady A4 ze wschodu na zachód oraz odcinki dróg ekspresowych: S3, S5 i S8 z północy na południe. Spośród dróg krajowych w 2019 r. 55% było w stanie dobrym i 19% w stanie złym, czyli wymagającym niezwłocznych napraw. Południowa część województwa jest wyraźnie mniej pokryta siecią dróg krajowych. Odcinki tych dróg są dopiero planowane lub znajdują się w fazie przygotowania. Z odległego Kłodzka do Wrocławia można więc jechać najwyżej ze średnią prędkością 65 km/h.

Warto podkreślić, że autostrady oraz drogi ekspresowe dają dużą wartość dodaną głównie pomiędzy dużymi ośrodkami (metropolie, miasta wojewódzkie) i poprawiają bezpieczeństwo ruchu tranzytowego. Nie są jednak bezpośrednią gwarancją rozwoju lokalnego. Duże inwestycje infrastrukturalne nie mają wpływu na kondycję finansową gmin, na terenie których są lokalizowane, na osadnictwo na ich obszarze ani na kondycję lokalnych firm. Słabo przyciągają także nowe inwestycje (tu decyduje przede wszystkim odległość od dużego miasta). Nie ma też znaczącego oddziaływania dróg szybkiego ruchu na bezpieczeństwo na drogach lokalnych lub w miastach (z wyjątkiem odcinków stanowiących obwodnice miast). Koncepcja autostrad i dróg ekspresowych powinna więc obejmować także inne drogi w rejonie inwestycji (przede wszystkim te doprowadzające ruch do węzłów). Potrzebna jest większa spójność programów inwestycyjnych na różnych szczeblach, tak aby dobry dostęp drogowy nawet do jednego z dużych miast powodował jednoczesne podłączenie do dobrze skomunikowanej lokalnie sieci.

## **Eksplloatowane linie i połączenia kolejowe**

W województwie lubuskim w 2018 r. w użyciu było 912 km linii kolejowych, z czego na linie dwu- i więcej torowe przypadało 45%. Od 2010 r. łączna długość linii kolejowych w eksploatacji spadła o 6%, redukcja ta dotyczyła głównie linii jednotorowych. Obecne nasycenie obszaru województwa dolnośląskiego liniami kolejowymi wynosi 6,5 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. Większość mieszkańców województwa wskazuje kolej jako preferowany środek transportu zbiorowego. Obecna oferta operatorów kolejowych jest jednak często przyczyną rezygnacji z tego środka transportu, z powodu braku połączeń lub ich małej liczby, rozkładu jazdy niedostosowanego do potrzeb oraz długiego czasu przejazdu i braku skomunikowania na stacjach węzłowych.

W województwie dolnośląskim, w 2018 r. wykorzystywanych było 1 695 km linii kolejowych, z czego ponad połowa to linie jednotorowe. Od 2010 r. łączna długość linii kolejowych w eksploatacji spadła o 4% i były to głównie linie jednotorowe. Obecne nasycenie obszaru województwa dolnośląskiego liniami kolejowymi wynosi 8,5 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. Większość linii była zbudowana ponad 100 lat temu, później poddawana modernizacji (w tym elektryfikacji). W 2019 r. liczba pasażerów, przewiezionych koleją, wzrosła o 21,7% w stosunku do roku poprzedniego. Rozbudowana została oferta przewozowa wojewódzkich kolejowych połączeń pasażerskich. Obsługiwano przewozy w ruchu transgranicznym do kraju libereckiego oraz kraju kralovehradeckiego w Czechach, a także do Görlitz i Drezna w Niemczech. Rozwijano również połączenia Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA).



### Most kolejowy nad rzeką Nysą w Zgorzelcu (Görlitz) /Saksonia/, z perspektywy Polski



Źródło: Horst Bingemer / Shutterstock.com

## Porty lotnicze i operacje lotnicze

Na terenie opisywanych dwóch przygranicznych województw działają dwa porty lotnicze, obsługujące regularne połączenia. Port lotniczy Zielona Góra-Babimost w 2019 r. odprawił nieco ponad 33 tys. pasażerów w 868 operacjach lotniczych. Zielonogórskie lotnisko obsługuje wyłącznie połączenia do Warszawy – dwa w ciągu dnia.

Znacznie większą skalę reprezentuje port lotniczy Wrocław – Strachowice. W 2019 r. odprawił ok. 3,5 mln pasażerów w ponad 27 tys. operacji lotniczych. To czwarty wynik w Polsce. Siatkę połączeń tworzy tu kilkadziesiąt destynacji europejskich, obsługiwanych przez linie lotnicze pełno- i niskokosztowe oraz czarterowe destynacje europejskie i afrykańskie.

## Żegluga śródlądowa

Żegluga śródlądowa ma w Polsce marginalne znaczenie, przewozi zaledwie ok. 0,3% wolumenu ładunków całego transportu lądowego. Samorządy obu województw planują wspierać modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej E30 (Odra)

oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (Warta, Noteć), w zakresie budowy infrastruktury nadrzecznej, portów i przystani wodnych i dalej - tworzenia centrów logistycznych, konsolidujących różne środki transportu (węzły zintegrowanego systemu transportowego).

### Wnioski

Przedstawiony opis stanu infrastruktury transportowej dwóch polskich województw, graniczących z Niemcami i Czechami, uprawnia do następujących wniosków:

1. Istnieje nadal możliwość poprawy dostępności komunikacyjnej, szczególnie obszarów peryferyjnych, głównie poprzez rozbudowę sieci dróg powiatowych i wojewódzkich, prowadzących do łączników z autostradami oraz drogami ekspresowymi.
2. Konieczne jest wzmocnienie potencjału transportu kolejowego, zarówno kolei metropolitalnej, jak również tej, która obsługuje komunikację z rejonami turystycznymi. Należy więc konsekwentnie inwestować w rewitalizację linii kolejowych oraz zakup i wprowadzenie do operacji tzw. „autobusów szynowych” o niskiej emisji do środowiska.
3. Port lotniczy Zielona Góra-Babimost jest trwale niezdolny do osiągnięcia rentowności. Jego przyszłość będzie zależeć od możliwości uzyskiwania znacznie większych niż obecnie przychodów ze źródeł innych niż operacje lotnicze lub za kilka lat przestanie funkcjonować.
4. Żegluga śródlądowa, mimo planów po stronie samorządów obu województw, nadal nie będzie miała istotnego znaczenia w transporcie. Ewentualny rozwój tego rodzaju transportu musi być efektem polityki rządu polskiego i zależy bezpośrednio od kompleksowej poprawy żeglowności polskich rzek na całej ich długości.

W opinii autora przedstawione wnioski stanowią główne kierunki rozwoju i finansowania sieci transportowej polskiej części trójkąta „Niemcy-Czechy-Polska”. To z kolei powinno doprowadzić do poprawy dostępności komunikacyjnej tego obszaru i podniesienia jakości życia jego mieszkańców.

# O autorach



## Mgr Ladislav Bobr

Jest pracownikiem Katedry Geografii Wydziału Nauk Przyrodniczych Uniwersytetu im. J. E. Purkyniego w Ujściu nad Łabą, a jednocześnie doktorem w Katedrze Geografii Społecznej i Rozwoju Regionalnego Wydziału Nauk Przyrodniczych Uniwersytetu Karola w Pradze. Zajmuje się badaniami krajobrazu i jego aspektami. Interesuje się także zagadnieniami transportu i ruchu turystycznego, szczególnie w kontekście ruchu drogowego.



## Krzysztof Feret

Doktor nauk ekonomicznych, specjalista w zakresie logistyki i transportu, analityk łańcuchów dostaw, wieloletni wykładowca akademicki i konsultant biznesowy, uczestnik kilku międzynarodowych projektów badawczych. Radny w Sejmiku Województwa Podkarpackiego i wolontariusz Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.



## Torsten Herbst

Urodzony w 1973 roku w Dreźnie, studiował w Dreźnie i na Liverpool International Business Studies. Dyplomowany przedstawiciel handlowy (FH), pracował następnie na różnych stanowiskach w dziedzinie marketingu i strategicznego PR. Od 2004 do 2014 roku był dyrektorem parlamentarnym saksońskiej frakcji partii FDP, Wolnej Partii Demokratycznej. Od 2017 roku jest przewodniczącym frakcji FDP w Komisji Transportu i Infrastruktury Cyfrowej w Bundestagu.

# Žródła

## Infrastruktura i transport w trójkącie przygranicznym

### Czechy – Niemcy – Polska

Ladislav Bobr

**BÍNA, J.** (2010): *Potenciál cestovního ruchu v České republice*. Brno: ÚÚR (30. 08. 2020). Dostupné z: <https://www.uur.cz/default.asp?ID=3690>.

**ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD** (2018): *Euroregion Neisse-Nisa-Nysa – 2016*. Praha: ČSÚ (30. 8. 2020), Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/33021417kartogramy>.

**ČT 24** (2020a): *Děti Země i občané z Dluhonic. Padlo devět odvolání proti územnímu řízení přerovské D1*. Praha: ČT 24 (30. 8. 2020), Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regio-ny/3022928-deti-zeme-i-obcane-z-dluhonic-padlo-devet-odvolani-proti-uzemnimu-rizeni-pre-rovске>.

**ČT 24** (2020b): *Vyvlastnit, začít stavět dálnici a pak se teprve přít s vlastníky? Zatím neprůchodné, hodnotí šéf dopravního podvýboru*. Praha: ČT 24 (30. 8. 2020), Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3043805-vyvlastnit-zacit-stavet-dalnici-a-pak-se-teprve-prit-s-vlastniky-zatim-neppruchodne>.

**EUROREGION SILESIA** (2020): *Programy EU na podporu přeshraniční spolupráce*. Opava: Euroregion Silesia-CZ (30. 8. 2020), Dostupné z: [http://www.euroregion-silesia.cz/show\\_text.php?id=programy-EU&show\\_menu=59](http://www.euroregion-silesia.cz/show_text.php?id=programy-EU&show_menu=59).

**EUROREGION NEISSE-NISA-NYSA** (2020a): *Základní údaje*. Liberec: Euroregion Nisa (30. 8. 2020), Dostupné z: <http://www.ern.cz/index.php?D=245>.

**EUROREGION NEISSE-NISA-NYSA** (2020b): *Strategie Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa 2014-2020*. Liberec: Euroregion Nisa (30. 8. 2020), Dostupné z: <http://ern.cz/index.php?D=248>.

**HAMPL, M., MARADA, M.** (2015): *Sociogeografická regionalizace Česka*. Geografie, 120, č. 3, s. 397–421.

**LIBERECKÝ KRAJ** (2020): *Strategie rozvoje Libereckého kraje 2021-2027*. Liberec: Liberecký kraj (30. 8. 2020), Dostupné z: <https://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/getFile/ca-se:show/id:1078565/2020-06-29%2011:30:37.000000>.

**VELKÝ ŠENOV** (2020): *Šluknovský výběžek*. Velký Šenov: Město Velký Šenov (30. 8. 2020), Dostupné z: <https://www.velkysenov.cz/mesto/sluknovsky-vybezek/>.

## Przydatne łącza

Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit  
[www.freiheit.org](http://www.freiheit.org)

Institute for Politics and Society  
[www.politikaspolecnost.cz](http://www.politikaspolecnost.cz)

Landestourismusverband Sachsen e.V.  
[www.ltv-sachsen.de](http://www.ltv-sachsen.de)

Nowoczesna  
[www.nowoczesna.org](http://www.nowoczesna.org)

Wilhelm-Külz-Stiftung  
[www.kuelz-stiftung.de](http://www.kuelz-stiftung.de)

### Punkt styku trzech państw: Czechy – Niemcy – Polska



Źródło: mitifoto / Shutterstock.com

