



Marcin Dębicki¹

Wyczytane z rozkładu jazdy. Transgraniczne połączenia kolejowe Polski – portret ilościowy i wstępne tropy interpretacyjne

Streszczenie

Artykuł podejmuje tematykę prawie nieobecną w rodzimych naukach społecznych, w szczególności w socjologii – kolejowych pasażerskich połączeń transgranicznych. Analizie poddano połączenia pomiędzy Polską a jej siedmioma sąsiadami, koncentrując się na liczbie kursów, ich kategorii i dostępności dla podróżnych, a więc na czynnikach, które – gdy chodzi o „rzeczywistość kolejową” – mają największy wpływ na społeczny rozwój pogranicza. Badanie przeprowadzono na podstawie kolejowych rozkładów jazdy pociągów obowiązujących w połowie 2019 r., traktowanych jako rodzaj dokumentu urzędowego. Sięgając do szerszych uwarunkowań społeczno-politycznych, a także do doświadczeń własnych autora, w tekście zaproponowano również pewne kierunki interpretacyjne dla obrazu wyłaniającego się z analizy. Prezentowane rozważania przynależą do obszaru zainteresowań socjologii pogranicza jako subdyscypliny socjologii zorientowanej m.in. na zjawiska społeczne zachodzące w przestrzeniach przy granicach państw.

Słowa kluczowe: polskie sąsiedztwa, pogranicze, rozwój społeczny, integracja transgraniczna, komunikacja kolejowa

Kolej a socjologia pogranicza. Wprowadzenie

Naukowa, a przy tym podejmowana z perspektywy społeczno-kulturowej refleksja nad funkcjonowaniem kolei nie jest w Polsce przedsięwzięciem cieszącym się uwagą badaczy. Również potencjalni odbiorcy tego typu treści nie stanowią, eufemistycznie ujmując, licznego

¹ Dr hab. Marcin Dębicki, Instytut Socjologii Uniwersytetu Wrocławskiego, ul. Koszarowa 3, 51-149 Wrocław, e-mail: marcin.debicki@uwr.edu.pl, nr ORCID: 0000-0002-6510-0614.

gremium. Wprawdzie w ostatnich kilku latach zauważalne jest, przynajmniej w publicystyce, pewne ożywienie w tym względzie, jednak tendencja ta tylko w niewielkim zakresie dotyczy tej sfery kolejowego transportu pasażerskiego, która będzie istotą niniejszych rozważań, tj. oferty transgranicznej – odnosząc się raczej do wykluczenia transportowego, a przez to społecznego, mieszkańców niektórych części kraju. Jakkolwiek można odnotować postulaty włączenia analiz kolejowego ruchu transgranicznego w obręb zainteresowań socjologii pogranicza (por. np. Woźniak 2003: 103), to jednak zasadniczo niskie wskaźniki zarówno akademickiej podaży, jak i popytu predestynują tę tematykę do rangi wyraźnie niszowej, która to kategoria jest tu bezwzględnie obciążeniem.

Niszowość ta może być jednak odczytywana także jako sygnał, że w niniejszym artykule będzie mowa o czymś, co – skoro daje się ująć w ramy rozważań naukowych – być może zasługuje na moment refleksji. Założenie to można skierować przede wszystkim do badaczy rzeczywistości pogranicza, w szczególności reprezentujących socjologię, ale także politykę regionalną, studia międzynarodowe czy geografii kulturową. To właśnie oni mogą być najbardziej zainteresowani tym, co stanowi naczelny cel niniejszych rozważań, tj. próbą odpowiedzi na pytanie: czego istotnego dowiadujemy się na temat polskich pogranicza – i szerzej, sąsiedztw – analizując ofertę transgranicznych połączeń kolejowych Polski? Na poziomie bardziej szczegółowym można zaś pytać: czy składniki tej oferty mogą być ujmowane jako wskaźniki pewnych ogólniejszych zjawisk z rzeczywistości współczesnych rodzimych kresów? Czy jej bogactwo i różnorodność układają się w jakieś wzory, które korespondują z szerzej pojmowanym charakterem danego sąsiedztwa? Inaczej mówiąc: czy pomiędzy zjawiskami tymi dochodzi do sprzężenia? W artykule będziemy więc mieć do czynienia z matrycą złożoną z pierwiastków geograficznych, ekonomicznych, kulturowych czy społecznych, a także – choć to już dostępne jest w szerszym kontekście – uwarunkowań politycznych różnego szczebla. Takie zróżnicowanie okoliczności znaczących sprawia, że w ramach pojedynczego artykułu trudno będzie wszystkim im poświęcić dostateczną uwagę, ale także wydaje się sygnalizować, że mowa tu o temacie zasługującym na pogłębioną i wieloaspektową analizę opartą na dość szerokim i oryginalnym zbiorze danych.

Powyższe pytania dają się sprowadzić do szerszej perspektywy teoretycznej przyświecającej niniejszym rozważaniom. Mowa tu o koncepcji pogranicza społecznego (jako ważnej sfery zainteresowania socjologii pogranicza), rozumianego jako obszar, na którym dochodzi do względnie trwałych i intensywnych kontaktów oraz doświadczeń pomiędzy osobami żyjącymi po obu stronach granicy państwowej (Kurcz 2009: 9–10).

Chociaż kolej, szczególnie na płaszczyźnie połączeń transgranicznych w wymiarze lokalnym bądź regionalnym, nie jest w rzeczywistości współczesnej Polski uznawana za ważny środek transportu, to jednak realia z wybranych fragmentów innych europejskich transgraniczy² – czesko-niemieckiego, czesko-słowackiego, słowacko-austriackiego czy austriacko-węgierskiego – pokazują, że nie musi tak być. Co więcej, w literaturze z zakresu socjologii pogranicza pojawiały się uwagi dotyczące oferty kolejowych połączeń transgranicznych, np. jako elementu analizy założeń i działań euroregionów dotyczących społecznego rozwoju danego transgranicza i integracji (Kurcz 2002: 24; 2006: 53–54), które to zjawiska będą tu dla nas szczególnie istotne.

Jeśli zaś chodzi o dalekobieżne połączenia transgraniczne, analiza oferty w tym wymiarze daje się odnieść do społecznego aspektu sąsiedztw narodowych jako kategorii badawczej. Dostępność komunikacyjną danego obszaru, a także skłonność ludzi do korzystania ze środków transportu uważa się bowiem za istotne okoliczności warunkujące kształt sąsiedztwa (Pyszczek 2006: 250). Co więcej, przyjmując węższe rozumienie tego pojęcia – jego postać „mocną”, „w której to ktoś bliski przestrzennie jest jednocześnie bliski społecznie” (Dolińska, Makaro, Niedźwiecka-Iwańczak (2018: 105) – zauważamy wyraźny wzrost znaczenia dostępności komunikacyjnej, która może przełożyć się na charakter relacji dwustronnych. Ranga tego czynnika wzrasta w realiach granicy oddzielającej Polskę od państw spoza Unii Europejskiej – charakteryzującej się zaostrzonym reżimem kontrolnym, relatywnie rzadką siecią przejść granicznych i niedostępnością zdecydowanej większości z nich dla ruchu pieszego i rowerowego. W takiej sytuacji – co pokazują ostatnie doświadczenia z rzeczywistości polsko-ukraińskiej – pociąg staje się ważnym środkiem transportu zarówno w aspekcie transgranicza, jak i szerzej rozumianego sąsiedztwa.

² W myśl tradycyjnego ujęcia przykładowe wyrażenie „pogranicze polsko-słowackie” odnosi się jedynie do pierwszej (tu: polskiej) części tego obszaru, chcąc zaś nawiązać do jego obu stron, należy posłużyć się dłuższą konstrukcją (np. „pogranicze polsko-słowackie i słowacko-polskie” czy „obie strony pogranicza polsko-słowackiego”). W takich sytuacjach, mając na względzie upłynnienie wypowiedzi, warto za Zbigniewem Kurczem (2008: 23–24) posłużyć się kategorią „transgranicze”; wtedy w omawianym przykładzie mielibyśmy „transgranicze polsko-słowackie”. W niniejszym artykule rozróżnienie to jest o tyle znaczące, że pozwala na podkreślenie, iż w danym przypadku mowa jest o pociągach łączących obie strony granicy (np. Muszyna–Plaveč), nie zaś o tych (krajowych), które obsługują tylko jedną jej część (np. Muszyna–Krynica). W użyciu pozostaje natomiast wyrażenie „społeczny rozwój pogranicza”, które z definicji odnosi się do obu stron danego obszaru, jak i inne, których zakres geograficzny jest czystylny dzięki kontekstowi wypowiedzi.

Rozkład jazdy pociągów jako materiał badawczy

Nie mniej intrygująca niż sama tematyka rozważań wydaje się metoda, której zastosowanie ma nas prowadzić do odpowiedzi na postawione wyżej pytania, wszak podstawowym materiałem analitycznym będzie tu rozkład jazdy pociągów – gęszcz zapisanych tam godzin, stacji i objaśnień. Mówiąc ściślej, w niniejszym przypadku podstawę źródłową analizy stanowi ten wycinek rozkładu jazdy pociągów, który obejmuje połączenia realizowane w 2019 r. pomiędzy Polską a państwami sąsiednimi (i dalszymi). Dla porządku należy dodać, że rozkład jazdy pociągów będzie tu traktowany jako rodzaj dokumentu urzędowego, obciążonego – jak to często bywa z tym źródłem – pewnymi niedogodnościami metodologicznymi.

Pierwszą z nich jest jego nietrwałość, która wynika z faktu, że roczny cykl obowiązywania danego rozkładu jazdy w warunkach polskich ma aż cztery odsłony: co kwartał wprowadzana jest jego (nieco) zmodyfikowana wersja, przy czym w ramach każdej z nich również występuje mnogość wariantów. W takiej sytuacji pozostaje polegać na zaobserwowanej niegdyś prawidłowości, że „akurat połączenia transgraniczne – realizowane w ramach umów międzynarodowych – są przez polską kolej traktowane dużo poważniej niż zobowiązania dotyczące relacji krajowych” (Dębicki 2014: 86). Z wątkiem tym łączy się kwestia momentu, który zostanie poddany obserwacji. Zmienność rozkładu jazdy ma bowiem związek także z zakresem oferty połączeń, których liczba różnicuje się wzdłuż dwóch naczelných opozycji: dzień roboczy *versus* weekend i dzień świąteczny, a także dłuższe okresy czasu wolnego (wakacje, ferie zimowe, „majówka”, weekend powiązany ze świętem Bożego Ciała) *versus* czas zwykły w ciągu roku. Inną, a przy tym kolejowo dość ważną kategorię stanowią weekendy i święta w czasie wakacji, kiedy to na niektórych transgraniczach (z Czechami, Słowacją i Ukrainą) pojawiają się dodatkowe połączenia. Należy pamiętać także o tym, że część pociągów uruchamianych jest tylko w niektóre dni tygodnia; co więcej, w zależności od kierunku przemieszczeń (tzw. potoków) podróży zdarza się i tak, że pociąg z punktu A do B kursuje w inne dni niż ten w przeciwnym kierunku (relacje Wrocław–Berlin, Kraków–Praga, Warszawa–Moskwa i Białystok–Kowno). Pamiętając o wszystkich tych różnicowaniach, mających spory wpływ na jakość oferty kolejowych połączeń transgranicznych w poszczególnych okresach, zdecydowano się na analizę w odniesieniu do dwóch dni: 7 czerwca („zwykły” piątek) i 31 sierpnia (wakacyjna sobota) 2019 r.

Drugi problem metodologiczny wiąże się z tym, że od 2013 r. ogólnopolski rozkład jazdy pociągów nie ukazuje się w Polsce w wersji książkowej (papierowej), a jedynie elektronicznej. Z pewnością okoliczność ta ma swe źródła we wspomnianej okresowej wariantowości interesującego nas spisu połączeń, wersja książkowa szybko bowiem się znacząco dezaktualizowała. Z uwagi jednak na to, że dostęp do elektronicznej wersji rozkładu jazdy z lat wcześniejszych z czasem staje się wyzwaniem informatycznym, utrudniona jest także weryfikacja przeprowadzonych analiz. Powyższe ograniczenie nie odnosi się do połączeń pomiędzy Polską a jej południowymi sąsiadami, gdzie wciąż dystrybuje się papierowe wersje rozkładów jazdy: stosunkowo tanie, powszechnie dostępne i w niewielkim stopniu ulegające dezaktualizacji (w odniesieniu do Czech – zob. Dębicki 2004: 244)³. Dlatego analiza połączeń uruchamianych pomiędzy Polską a Czechami (z obszaru województw śląskiego i opolskiego) i Słowacją zostanie przeprowadzona na podstawie papierowych wersji tamtejszych rozkładów jazdy (*Jízdní...* 2018; *Cestovný...* 2018). To samo dotyczy kursów obsługiwanych przez samorządową spółkę Koleje Dolnośląskie, a więc w odniesieniu do ruchu na sześciu przejściach granicznych: czterech do Czech⁴ i dwóch do Niemiec (*Dolnośląski...* [2019]), która również wydaje papierową wersję interesującego nas dokumentu. W pozostałych przypadkach – pięciu przejść do Niemiec, dwóch na Ukrainę, dwóch na Białoruś i jednego na Litwę oraz do Rosji – analizę przeprowadzono na podstawie elektronicznej wersji ogólnopolskiego rozkładu jazdy pociągów (<http://www.pkp.pl/pl/home>), obejmującego połączenia obsługiwane przez wszystkich przewoźników.

Ilustrując pewne zjawiska i poszukując dla nich szerszego kontekstu interpretacyjnego, będę odwoływał się także do własnych doświadczeń i obserwacji terenowych, które niejednokrotnie zwracają uwagę na kwestie pozostające poza jakimikolwiek rejestrami. „Wnioskowania z dokumentów wymagają uzasadnienia za pomocą wiedzy pozaźródłowej” – przypomina w tym kontekście Antoni Sułek (2002: 108). Bliskie jest mi również podejście zwerbalizowane przez Dariusza Wojakowskiego (2015: 65): sięganie do działań realizowanych „po godzinach” i w „niebadawczych” kontekstach; działań, które niejednokrotnie wzbogacają materiał zebrany w sposób „metodologicznie uporządkowany”.

³ Od końca 2019 r. papierowe rozkłady jazdy przestały się ukazywać również w Czechach.

⁴ Również te połączenia (podobnie jak wspomniane z województw opolskiego i śląskiego) można analizować, opierając się na danych z czeskiego rozkładu jazdy.

Kolejowe połączenia transgraniczne Polski. Analiza szczegółowa

W tej części artykułu skoncentruję się na przybliżeniu oferty kolejowych połączeń transgranicznych Polski w 2019 r. (przypadającej na dzień 31 sierpnia), ze szczególnym uwzględnieniem ich liczby na poszczególnych transgraniczach RP, kategorii (a więc i pasażerskiej „grupy docelowej” poszczególnych kursów), jak również innych czynników istotnych dla potencjalnego podróżnego. Analiza zostanie przeprowadzona w rytmie geograficznym – począwszy od granicy z Niemcami, przez transgranicza południowe, wschodnie, na granicy z Rosją kończąc. Tabela 1 zawiera dane dotyczące obu analizowanych dat i oznaczające liczbę kursów w jedną stronę; ich łączna liczba na danym odcinku (para połączeń) jest więc iloczynem wartości ujętej w odpowiedniej komórce tabeli⁵.

Ujęcie czysto liczbowe przekonuje, że zdecydowanie najbogatsza oferta połączeń transgranicznych cechuje komunikację pomiędzy Polską a Niemcami (52,7% ogółu). Bliższa analiza pokazuje, że jest to rezultat szczególnie intensywnego ruchu na północnym odcinku rzeczonoego transgranicza, gdyż czterema szlakami – ze Świnoujścia, Szczecina (w dwóch kierunkach) i Kostrzyna – w trasę do zachodniego sąsiada wyrusza niemal 70% wszystkich pociągów łączących Polskę z Niemcami. Poszukując zwięzłego wyjaśnienia tego zjawiska, zauważamy, że mamy tu do czynienia niejako z przedłużeniem do polskich stacji granicznych kursów „wewnątrzniemieckich”⁶, zapewniających relatywnie częstą komunikację pomiędzy wschodnimi rubieżami Pomorza Przedniego (niem. Vorpommern) i Brandenburgii a większymi ośrodkami, jak Berlin, Lubeka, Stralsund czy Pasewalk. Trudno też nie dostrzec przypadku Szczecina – dużego miasta, w którym mieszkańcy tych obszarów mogą zaspokoić szereg rozmaitych potrzeb, a także Świnoujścia jako atrakcyjnego miejsca wypoczynku. Dodajmy, że w przypadku owych czterech szlaków mowa jest o połączeniach obsługujących (prawie)

⁵ Oznacza to, że pojawiające się w artykule wyrażenia „pięć pociągów” i „pięć par pociągów” są sobie znaczeniowo równoważne. Wyjątek stanowią cztery wspomniane wyżej przypadki, w których kurs z punktu A do B realizowany jest w inne dni niż w kierunku przeciwnym; wtedy to – zarówno w tabeli, jak i w opisie – podana wartość odnosi się do konkretnych połączeń, a nie ich par. Ostatecznie jednak, jak pokazuje tabela, w obu analizowanych terminach liczba połączeń jest identyczna (oprócz odcinka Trakiszki–Šeštokai, gdzie liczby połączeń w obu dniach różnią się od siebie).

⁶ Symbolicznym potwierdzeniem takiego ujęcia jest graniczna stacja w Świnoujściu, figurująca w oficjalnym (polskim) rozkładzie jazdy pod nazwą „Świnoujście Centrum (DB)”, w której dwie litery w nawiasie oznaczają „*Deutsche Bahn*” (Koleje Niemieckie), a pociągiem można z niej dojechać wyłącznie w kierunku zachodnim.

wszystkie stacje i przystanki na poszczególnych trasach, dzięki czemu społeczny rozwój pogranicza może przebiegać intensywniej i w skali mikro.

Tabela 1. Kolejowe połączenia transgraniczne Polski z państwami sąsiednimi w połowie 2019 r.

Table 1. Cross-border rail connections between Poland and neighbouring countries in mid-2019

| Lp. | Państwo (liczba przejść) | Odcinek graniczny | Oferta (7.06) | Oferta (31.08) | Liczba połączeń 31.08 (procent z ogółu połączeń przez granice RP) |
|-------------|--------------------------|---|---------------|----------------|---|
| 1. | DE (7) | Świnoujście Centrum (DB)–Ahlbeck Grenze | 28 | 28 | 87 (52,7%) |
| 2. | | Szczecin Gumieńce–Grambow | 9 | 8 | |
| 3. | | Szczecin Gumieńce–Tantow | 8 | 7 | |
| 4. | | Kostrzyn–Küstrin-Kietz | 19 | 17 | |
| 5. | | Rzepin–Frankfurt (Oder) | 10 | 9 | |
| 6. | | Żagań/Zasięki–Forst (Lausitz) | 3 | 3 | |
| 7. | | Zgorzelec–Görlitz | 14 | 15 | |
| 8. | CZ (9) | Szklarska Poręba Jakuszyce–Harrachov | 4 | 11 | 57 (34,5%) |
| 9. | | Lubawka–Královec | 7 | 4 (**) | |
| 10. | | Mieroszów–Meziměstí | - | 4 (**) | |
| 11. | | Międzyzlesie–Lichkov | 4 | 4 | |
| 12. | | Głucholazy–Mikulovice | 4 | 4 | |
| 13. | | Głucholazy–Jindřichov ve Slezsku | 4 | 4 | |
| 14. | | Chałupki–Bohumín (*) | 11 | 12 | |
| 15. | | Zebrzydowice–Bohumín (*) | 5 | 5 | |
| 16. | | Cieszyn–Český Těšín | 9 | 9 | |
| 17. | SK (3) | Zwardoň–Skalité–Serafinov | 5 | 4 | 8 (4,8%) |
| 18. | | Muszyna–Plaveč (*) | - | 2 (**) | |
| 19. | | Łupków–Medzilaborce mesto | - | 2 | |
| 20. | UA (2) | Przemysł Gł.–L'viv (*) | 4 | 5 | 6 (3,6%) |
| 21. | | Chełm–Kovel/Kiev Pass. (*) | 2 | 1 | |
| 22. | BY/RU | Terespol–Brest Centralnyj/Moskwa | 4 | 4 | 5 (3,0%) |
| 23. | (2) | Kuźnica Białostocka–Hrodna (*) | 1 | 1 | |
| 24. | LT (1) | Trakiszki–Šeštokai (*) | 1 | 2 | 2 (1,2%) |
| Suma | | | 157 | 165 | 165 (100%) |

Legenda:

(*) oznacza przypadki, w których przynajmniej jedna ze stacji nie jest stacją graniczną, jednak wyznacza relację danego pociągu, bo na stacji granicznej nie przewidziano postoju handlowego pociągu;

(**) oznacza przypadki nieuwzględnienia połączeń w książkowych wersjach polskiego, czeskiego lub słowackiego rozkładu jazdy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.pkp.pl/pl/home>, *Cestovný... 2018; Jízdní... 2018; Dolnośląski... [2019]*.

Piąty szlak łączący Polskę i Niemcy przekracza granicę między Słubicami a Frankfurtem nad Odrą. Tradycyjnie uchodzi on za najważniejszy w komunikacji kolejowej pomiędzy oboma państwami: mamy tu bowiem połączenia Berlina z Warszawą, Gdynią, Przemyślem, a także dwa łącznie transkontynentalne: do Wiednia i Budapesztu oraz do Moskwy (wszystkie one swój pierwszy/ostatni postój na terenie Polski mają w Rzepinie). W sumie w ostatni dzień wakacji 2019 r. granicę przekroczyło tu dziewięć par pociągów, w tym trzy regionalne (relacji Zielona Góra–Berlin). Względnie słaba reprezentacja tych ostatnich każe stwierdzić, że szlak ten zaspokaja potrzeby przede wszystkim w dalekobieżnym (ogólnosąsiedzkim), czyli niewyłącznie przygranicznym, wymiarze komunikacji kolejowej między Polską a Niemcami. Większego znaczenia wydaje się tu nie mieć także fakt, że Słubice i Frankfurt nad Odrą tworzą tzw. dwumiasto – po polskiej stronie stacja graniczna znajduje się bowiem w sporej odległości od centrum, co może zniechęcać osoby potencjalnie zainteresowane podróżą koleją pomiędzy oboma miastami. Dodajmy, że konsekwencje słabo rozwiniętej sieci połączeń regionalnych odczuwają także mieszkańcy Poznania, skąd możliwości dojazdu do niemieckiej stolicy pociągami niższej kategorii niż Eurocity (a więc i cenowo przystępniejszymi) są dużo bardziej ograniczone niż w przypadku Wrocławia (do Drezna) i Szczecina (do Berlina).

Południowa część transgraniczna polsko-niemieckiego kolejowo wyraźnie różni się od rejonu północnego – przede wszystkim z racji mniejszej liczby czynnych szlaków przecinających granicę. Jeśli chodzi o pierwszy z nich – odcinek Zasieki–Forst – mamy tam także uboższą ofertę, gdyż utrzymywane są tu tylko dwie pary pociągów dojeżdżających z Żagania (w dni wolne od pracy – z Wrocławia) do wspomnianego łżyckiego miasta, a także kursujący dwa razy w tygodniu „Pociąg do Kultury” relacji Wrocław–Berlin. To właśnie przez Zasieki wiedzie najkrótsze połączenie obu tych miast, jednak szlak ten wciąż czeka na lepsze czasy. Dużo więcej możliwości – 14 par pociągów – proponuje się pasażerom udającym się do Niemiec koleją przez Zgorzelec. Oprócz tego miasta bezpośrednio skomunikowanie z Görlitz mają także Wałbrzych, Jelenia Góra, Zielona Góra i Węgliniec – stacja przesiadkowa dla osób podróżujących z Wrocławia (także w relacji do Drezna). Pewien wpływ na szerokość oferty ma tu popularność Wrocławia i Drezna, a także nieodległych Sudetów, jednak bardziej precyzyjne określenie przyczyn, dla których rzeczywistość szlaku do Görlitz wyraźnie odbiega od tej, z jaką spotykamy się na odcinku ze Słubic do Frankfurtu nad Odrą – również będącego częścią większego korytarza

transportowego, również łączącego duże miasta (Poznań i Berlin) i przecinającego atrakcyjne tereny (np. Pojezierze Lubuskie) – wymagałoby głębszej analizy.

* * *

Realia drugiego polskiego sąsiedztwa – z Republiką Czeską – które obsługiwane jest przez 57 par pociągów, odbiegają nieco od tych na transgraniczu z Niemcami, wciąż jednak widać, że południową granicę przekracza wyraźnie więcej składów (34,5%), niż przypadałoby na nie statystycznie (14,3%). Po części wynika to z długości granicy polsko-czeskiej (nawet przy świadomości krętego przebiegu tej linii), po części z gęstości czynnych szlaków kolejowych łączących Polskę i Czechy, po części zaś z faktu, że w ostatnich latach staraniem samorządowej spółki Koleje Dolnośląskie doprowadzono do reaktywacji trzech z nich.

Idąc od zachodu, mamy trasę Szklarska Poręba Jakuszyce–Harra-chov, gdzie pod koniec wakacji uruchamiano 11 kursów dziennie (czyli wyraźnie więcej niż w czerwcu). Szlak ten służy przede wszystkim turystom, a do czynników obniżających atrakcyjność tych połączeń dla osób miejscowych z pewnością należy zaliczyć położenie czeskiej stacji z dala od centrum miasta. Następny odcinek transgraniczny, zamykający Karkonosze od wschodu, wiedzie z Lubawki do Královca, umożliwiając komunikację pomiędzy Trutnovem a Kamienną Górą i (z przesiadką) Jelenią Górą. Realizowane tu cztery połączenia dziennie stanowią kontynuację polsko-czeskiej współpracy podjętej kilka lat wcześniej, przy czym od 2019 r. pociągi kursują tędy także w dni robocze (siedem par). Około 20 km na wschód znajduje się kolejny polsko-czeski korytarz kolejowy – odcinek Mieroszów–Meziměstí, na którym połączenia pasażerskie reaktywowano w 2018 r. Trasa ta jest dostępna dla podróżnych – przede wszystkim korzystają z niej turyści udający się do czeskiego kompleksu „Teplicko-Adrspaskie Skalne Miasto” – wyłącznie w letnie weekendy, tak więc obecnie kolej nie odgrywa większej roli w dziele pogłębiania społecznej integracji tego odcinka pogranicza. Czwarty szlak polsko-czeski wiedzie z Międzyzlesia (południowy kraniec ziemi kłodzkiej) do Lichkova. Trasa ta jest najdłużej dostępna podróżnym spośród tych, którymi w kolejowej komunikacji z Czechami dysponuje dziś województwo dolnośląskie. Całorocznie obsługiwane są tu cztery połączenia lokalne lub regionalne, a więc przyczyniające się do integracji omawianego obszaru. Niegdyś realizowano tu także kursy dalekobieżne (m.in. Warszawa–Praga), natomiast od grudnia 2019 r. w dni wolne od

pracy kursuje przez Międzylesie szybki i bezpośredni pociąg pomiędzy Wrocławiem a Pragą.

Jeśli chodzi o województwo opolskie – dysponuje ono specyficznym rozwiązaniem kolejowym w komunikacji transgranicznej. Chodzi o Głucholazy, przez które przebiega trasa Kolei Czeskich łącząca dwie miejscowości: Mikulovice oraz Jindřichov ve Slezsku – i stąd w kontekście tym można mówić o stacji „podwójnie granicznej”. Od lat uruchamia się tu cztery pary pociągów, które jednak dopiero od końca 2006 r. dostępne są również w komunikacji transgranicznej; wcześniej skład miał w Głucholazach jedynie postój techniczny, w ramach ruchu tranzytowego (szerzej zob. Dębicki 2014: 91–93). Na uwagę zasługuje również fakt, że miasto to zasadniczo (poza wybranymi dniami) nie ma stałych połączeń kolejowych z innymi ośrodkami Polski.

Na pierwszym z polsko-czeskich szlaków kolejowych województwa śląskiego – Chałupki–Bohumín – w ostatnią sobotę wakacji 2019 r. zrealizowano 12 połączeń: sześć dalekobieżnych i sześć lokalnych bądź regionalnych. Od kilku lat, po przejściu tej trasy przez Koleje Śląskie i wskutek sukcesywnego podnoszenia jej parametrów technicznych, zauważalny jest wyraźny wzrost znaczenia tego korytarza. Z punktu widzenia integracyjnej roli kolei szczególnie istotne jest powstanie sieci połączeń w ramach aglomeracji katowicko-ostrowskiej, a skierowanie na ten odcinek części połączeń dalekobieżnych odciążało modernizowaną trasę do Czech przez Zebrzydowice. Przez tę właśnie stację prowadzi bowiem ósmy szlak kolejowy pomiędzy omawianymi państwami, który jednak nie odgrywa zbyt dużej roli w integracji wspólnego pogranicza. Dzieje się tak przede wszystkim z uwagi na mało atrakcyjną cenę biletu obowiązującą w pięciu pociągach wyższej kategorii – jedynych kursujących na odcinku Zebrzydowice–Bohumín, a także ze względu na to, że składy te nie zatrzymują się na większości stacji i przystanków zlokalizowanych na tym fragmencie pogranicza. W końcu docieramy do Cieszyna, który od kilku lat ponownie połączony jest kolejowo z czeską częścią niegdyś jednego miasta. Podróżni mają tu do dyspozycji dziewięć par pociągów uruchamianych przez stronę czeską, których relację – analogicznie do części miejscowości na pograniczu polsko-niemieckim – przedłużono na polski brzeg Olzy.

Podsumowując, należy stwierdzić, że do południowego sąsiada można obecnie dojechać koleją dziewięcioma trasami, na których pod koniec wakacji 2019 r. uruchomiano 57 połączeń. Choć na jednej z nich ruch pasażerski odbywa się tylko w wakacyjne weekendy, a „podwójnie transgraniczny szlak” Mikulovice–Głucholazy–Jindřichov ve Slezsku funkcjonuje głównie jako tranzyt Kolei Czeskich – to i tak omawiane

transgraniczne przecięte jest najgęstszą spośród wszystkich tego typu obszarów RP siecią korytarzy kolejowych dostępnych dla podróżnych. Warto zauważyć, że ok. 20% (a więc nieco więcej niż w kontekście polsko-niemieckim) wspomnianych 57 połączeń stanowią dalekobieżne pociągi wyższej kategorii, w których obowiązuje mało atrakcyjna taryfa opłat za przejazd i które nie zatrzymują się w większości miejscowości pogranicza, a jeszcze inna ich część kursuje jedynie w okresach wzmożonego ruchu turystycznego. Obie te okoliczności oznaczają osłabienie interesującego nas środka transportu jako czynnika integrującego społecznie transgraniczne polsko-czeskie.

* * *

Wraz z osiągnięciem kolejnej granicy wkraczamy w obszar wyraźnego zubożenia oferty kolejowych połączeń transgranicznych. Pewnym zaskoczeniem może być fakt, że prawidłowość ta dotyczy również Słowacji – państwa członkowskiego UE, z którym łączy Polskę przepuszczalna granica „wewnętrzshengenńska”, kontakty turystyczne, a także (przynajmniej w odniesieniu do południowych województw kraju) relacje kulturalne i handlowe oraz tradycje historyczne. W wyniku oddziaływania szeregu okoliczności (szerzej zob. Dębicki 2017) transgraniczne polsko-słowackie jest wszakże dość mocno upośledzone, gdy chodzi o transport szynowy. Co więcej, jeszcze w 2016 r. na obszarze tym pasażerowie mieli do dyspozycji tylko jeden szlak – Zwardoń–Skalité – gdzie utrzymywano trzy–cztery pary kursów dziennie. Miarą zapaści dostępności kolejowej tego transgranicza jest to, że dalekobieżne połączenia kolejowe pomiędzy oboma krajami realizowane są przez terytorium Czech.

Powolną, ale i wybiórczą zmianę na lepsze obserwujemy w środkowej i wschodniej części transgraniczna polsko-słowackiego. W 2019 r., po kilkunastu latach przerwy, ponownie uruchomiono (w wakacyjne weekendy) dwie pary pociągów między Muszyną a słowacką stacją Plaveč (i dalej do Popradu). Pierwsze sygnały z tego szlaku sugerują spore zainteresowanie pasażerów tą ofertą, która jednak – jak można wnioskować ze sposobu, w jaki kursy te zostały wkomponowane w rozkład jazdy pociągów na stacji w Muszynie – została stworzona przede wszystkim z myślą o osobach chętnych na poranny przejazd z Krakowa na słowackie Podtatrze i wieczorny powrót na tej samej trasie, w mniejszym zaś stopniu o Słowakach skłonnych odwiedzić stolicę Małopolski w analogicznym rytmie; dla tych podróżnych w miarę dogodne połączenia przygotowano jedynie w kierunku Krynicy i, ewentualnie, do Nowego Sącza.

Z dwoma weekendowymi połączeniami w okresie wakacji, wprowadzonymi do rozkładu jazdy w 2016 r., mamy do czynienia także na odcinku Łupków–Medzilaborce. W tym przypadku w organizacji godzin podróży widać czytelny zamysł ich organizatorów, aby rano dowieźć na Słowację turystów z Rzeszowa składem, który następnie obsługuje trasę Medzilaborce–Sanok. W ten sposób umożliwia się Słowakom np. zakupy i spacer po tym mieście, a także późnopołudniowy powrót, tak aby przed wieczorem pociąg mógł wyruszyć z powrotem na trasę Medzilaborce–Rzeszów. Chociaż oferta dojazdu na słowacką stronę ze stolicy Podkarpacia jest historycznie obciążona niedogodnością związaną z przebiegiem trasy i (to już domena współczesności) dopuszczalną prędkością pociągu – co oznacza, że na pokonanie całego odcinka potrzeba czterech i pół godziny, a więc dziewięciu godzin w przypadku podróży w obie strony – to jednak w obliczu braku alternatywy, gdy chodzi o komunikację publiczną, a także malowniczość terenów leżących przy trasie, przejazd nią może być przez turystów realnie brany pod uwagę.

* * *

Jeśli chodzi o transgraniczne polsko-ukraińskie, to realizowane tu kolejowe przewozy pasażerskie w ostatnich kilku latach zostały znacząco zintensyfikowane. Do niedawna przez granicę tę przejeżdżały tylko dwie pary pociągów na dobę: Kraków–Lwów (przez przejście Medyka–Mościska II) i Warszawa–Kijów (przez przejście Dorohusk–Jagodzin). Co więcej, składy te prowadziły tylko wagony sypialne i z miejscami do leżenia, tak więc podróż nie należała do tanich, a konieczność wykupienia takich miejsc i nocne godziny przejazdu tych pociągów przez wspólne pogranicze minimalizowały (niemal do zera) użyteczność tej oferty w transgranicznej komunikacji lokalnej. Od 2016 r., na fali rosnącego zainteresowania Ukraińców polskim rynkiem pracy, a później także liberalizacji wizowej, wprowadzono jednak kilka kolejnych połączeń przez wspólną granicę.

Na jej południowym odcinku podróżni dysponują obecnie pięcioma parami pociągów: dwoma kategorii Intercity, łączącymi Przemyśl i Kijów, dostępnym w wybrane dni połączeniem Przemyśl–Lwów (wszystkie trzy kursowały w porze dziennej), a także nocnymi składami z Przemyśla do Odessy (w wybrane dni prowadzącymi także wagony do Dniepru, d. Dniepropietrowsk) oraz doczepianymi do innego składu wagonami z Wrocławia do Lwowa i Kijowa. Co ważne, wszystkie te pociągi na trasie Przemyśl–Lwów nie miały zaplanowanych żadnych postojów

handlowych, a więc nie były dostępne w komunikacji przygranicznej. Wprawdzie w myśl założenia Zbigniewa Kurcza, że zasięg pogranicza społecznego wyznaczają („wydeptują”) jego mieszkańcy, nie zaś dwustronne umowy (Kurcz 2009: 10), można by spekulować, iż za sprawą rzeczonych połączeń omawiane pogranicze „rozciągnęło się” aż do Lwowa, jednak pobieżna obserwacja ukraińskiej klienteli tych składów – osób raczej przesiadających się w Przemyśle do pociągów jadących w głąb Polski – każe do hipotezy tej podejść z dużą ostrożnością.

Bardziej złożona sytuacja panuje w północnej części transgranicza z Ukrainą. W 2017 r. do rozkładu jazdy wprowadzono połączenie Chełm–Zdolbunów, do którego z czasem dodano drugą parę pociągów, w skróconej relacji Chełm–Kowel (oba dostępne w rytmie dziennym). Począwszy jednak od wakacji 2019 r., przez przejście graniczne w Dorohusku ponownie przejeżdżał już tylko jeden pociąg – wspomniany wcześniej nocny skład relacji Warszawa–Kijów (który zresztą od pewnego czasu po stronie ukraińskiej zatrzymywał się jedynie na stacji końcowej) – gdyż sąsiedzi wycofali się z obsługi połączeń na trasie Chełm–Kowel–Zdolbunów. Co ważne, również one na odcinku do Kowla nie obsługiwały żadnych stacji, choć w pewnym momencie do rozkładu jednej z par wprowadzono postój handlowy w Jagodzinie, przy okazji dokonywanej tam odprawy celno-paszportowej. Pobieżna obserwacja podpowiada, że połączenia z/do Chełma mogły służyć społecznej integracji pogranicza w stopniu większym, niż ma to miejsce na południowym odcinku granicy. Chociaż więc czasami powraca się do kwestii ponownego uruchomienia przez Dorohusk składów regionalnych, to jednak ten fragment pogranicza należy obecnie do kolejowo wykluczonych.

* * *

Przesuwając się dalej wzdłuż polskiej granicy, docieramy do kolejowego przejścia granicznego Terespol–Brześć. Z uwagi na to, że przez granicę polsko-rosyjską (z obwodem kaliningradzkim) od kilku lat nie kursują pociągi pasażerskie i że w związku z tym kolejowa komunikacja między Polską a Rosją odbywa się wyłącznie przez Terespol, sytuacja na tutejszym przejściu zostanie omówiona z uwzględnieniem obu tych wschodnich sąsiadów jednocześnie. Przed 1989 r. był to główny kolejowy korytarz łączący Polskę i Związek Radziecki, także w dobie III RP realizowano tu szereg połączeń między Polską a Białorusią (w relacji Warszawa–Mińsk) i Rosją (m.in. do Moskwy, Sankt Petersburga, Ufy czy Irkucka). Jeśli chodzi o pociągi dalekobieżne, w ostatnią sobotę sierpnia 2019 r. przejechał tędy jeden skład Warszawa–Moskwa (w wy-

brane dni obsługujący trasę Paryż–Moskwa)⁷, a także Warszawa–Brześć, który – choć funkcjonuje jako pociąg pospieszny – może być zaliczony do grona regionalnych. Wówczas tworzyłby on, razem z dwoma składami ściśle przygranicznymi (relacji Terespol–Brześć), sieć pociągów integrujących kolejowo południową część pogranicza polsko-białoruskiego.

Jeśli chodzi o drugie kolejowe przejście graniczne między tymi państwami – Kuźnica Białostocka–Grodno – jego ranga uległa obniżeniu wraz z objęciem granicy z Białorusią konsekwencjami przystąpienia przez Polskę do Unii Europejskiej i układu z Schengen. O ile wcześniej kursował tędy pociąg Warszawa–Sankt Petersburg (przez Wilno i łotewski Dyneburg), którego relacja z czasem została skrócona do litewskiej stolicy, o tyle obecnie kursuje tędy tylko jeden skład: dalekobieżny pociąg z Krakowa do Grodna. Został on wprowadzony niedawno w miejsce dwóch kursów łączących wspomniane miasto na Białorusi z Białymstokiem. Zmianę tę, a także zastąpienie jednej z par pociągów Brześć–Terespol wspomnianym kursem do Warszawy, można wiązać z korektą polityki prezydenta Alaksandra Łukaszenki wobec innych państw, polegającą na otwarciu zachodnich rubieży swego państwa na turystów (Dębicki 2019: 103). Warto dodać, że przed kilkoma laty podróżni mieli do dyspozycji także połączenia obsługujące środkową część omawianego pogranicza – przejście Czeremcha–Wysokie Litewskie – obecnie niedostępne dla komunikacji pasażerskiej.

* * *

Choć pod monolitycznym określeniem „wschodnie granice RP” ujmuje się także tę z Litwą – dostępną w ramach zdecydowanie innego reżimu niż pozostałe trzy – to jednak oferta kolei na tym obszarze wpisuje się w mizериę, z jaką mamy do czynienia w komunikacji z Białorusią i Rosją. 31 sierpnia 2019 r. przez przejście w Trakiszkach przejechały dwie pary składów łączących Białystok i Kowno, jednak godzi się pamiętać, że ruch pasażerski na tym szlaku funkcjonuje jedynie od piątku do poniedziałku. W zależności od przyjętej perspektywy czasowej można tu mówić bądź o degradacji, bądź awansie. Z jednej bowiem strony, inaczej niż w latach wcześniejszych, nie kursuje już tędy nocny pociąg łączący Warszawę i Wilno (które tym samym jest jedyną stolicą państwa sąsiedniego RP nieposiadającą bezpośredniego połączenia ze stolicą Polski) czy dzienny Warszawa–Šeštokai (z której to granicznej stacji

⁷ W wybrane dni w Terespolu odprawiane są również pociągi do Berlina i Nicei (oba z Moskwy).

Litwy uruchamiano dalsze połączenie z Kownem i Wilnem); z drugiej strony, obecnie – w efekcie modernizacji szlaku z Kowna do granicy z Polską jako części budowy trasy Rail Baltica – podróż odbywa się tu w krótszym czasie i jednym szynobusem, a zatem bez konieczności przesiadania się do składu przystosowanego wyłącznie do obsługi trasy o „europejskim” bądź „radzieckim” rozstawie szyn. Wracając do mankamentów, należy przypomnieć, że połączenia te uruchamia się jedynie kilka dni w tygodniu.

* * *

Jak wspomniano, w 2019 r., podobnie jak i w latach poprzednich, z Polski do obwodu kaliningradzkiego nie kursował żaden pociąg pasażerski. W związku z czasowym (lata 2012–2016) obowiązywaniem uproszczonego trybu przekraczania wspólnej granicy (w ramach umowy o małym ruchu granicznym) czyniono starania o reaktywację połączenia Gdynia–Kaliningrad, jednak ostatecznie do tego nie doszło; w międzyczasie zresztą strona polska zawiesiła obowiązywanie samej umowy o MRG. Fiaskiem zakończyły się również działania na rzecz uruchomienia specjalnych pociągów choćby na czas trwania piłkarskich mistrzostw świata rozgrywanych w Rosji w 2018 r. (Kaliningrad był jednym z miast-gospodarzy turnieju). W sumie więc transgraniczne polsko-rosyjskie jest obecnie jedynym z siedmiu Polski, na którym nie utrzymuje się kolejowej komunikacji pasażerskiej w żadnym zakresie.

Wnioski

Podsumowując sytuację na polskich transgraniczach, warto sporządzić całościowy ogląd sytuacji – panoramiczny obraz tego, co w połowie 2019 r. działo się na torach kolejowych przecinających polskie granice – i pokusić się o sformułowanie kilku myśli ogólniejszych.

W obliczu bezwzględnie najbogatszej oferty połączeń kolejowych na zachodniej granicy RP można zauważyć, że również odnośnie do tej sfery życia uzasadnienie zyskuje następująca konstatacja Zbigniewa Kurcza (1997: 33): „Ekonomiczne, kulturowe i społeczne fakty wyraźnie świadczą za tezą: najszybciej i najpełniej rozwija się pogranicze z Niemcami”. Dwie dekady temu, gdy twierdzenie to dopiero zyskiwało na powszechności, transport szynowy nie był najlepszą ilustracją rzeczowej prawidłowości, jednak współcześnie również pod

tym względem prymat transgraniczna polsko-niemieckiego nad pozostałą „szóstką” jest bezsprzeczny, a jego społeczna integracja, postępująca (jak można przypuszczać) także dzięki kolei – najbardziej zaawansowana. Z pewnością swoją rolę odgrywają tu zarówno czynniki ogólniejsze, dostrzeżone przez wspomnianego autora – zainteresowanie Niemców Wschodem i skierowanie przez Polaków swych dążeń w kierunku zachodnim (Kurcz 1997: 33) – jak i te odnoszące się do interesującej nas gałęzi transportu: przekierowywanie potoków podróży z autostrad na szlaki kolejowe (wątek ekologiczny) czy – nie zapominając o oczywistych zaletach samochodu – próby uwolnienia się od generowanych przezeń niedogodności (wątek związany ze stylem życia i cenionymi wartościami).

W przypadku Niemiec, jak również Czech duże znaczenie wydaje się mieć także coś, co można określić mianem rozwiniętej kultury podróży kolejną – osadzonej w historii i tradycji skłonności obywateli do wybierania tego środka transportu: relatywnie szeroko dostępnego i niezawodnego, docierającego do wielu miejsc, otoczonego opieką państwa (która to okoliczność różnicuje obu wymienionych sąsiadów względem Polski). Jak się wydaje, to na tych dwóch kierunkach koncentruje się spora część transgranicznych podróży kolejowych Polaków, wspieranych przez podróży z Niemiec odwiedzających swego wschodniego sąsiada (wizyty Czechów w Polsce wciąż wydają się mieć stosunkowo niewielką skalę). W sumie więc na obu wspomnianych sąsiadów nieprzypadkowo przypada aż 87,2% wszystkich pociągów przecinających granice Polski w ciągu doby.

Jeśli chodzi o związki pomiędzy ofertą kolejową dostępną w odniesieniu do danego sąsiedztwa a jego kształtem rozumianym jako efekt postępowania określonych władz centralnych i samorządowych, a także procesów występujących w relacjach dwustronnych, można wskazać na kilka przykładów takich zależności. Z jednej strony mamy bowiem pogranicze polsko-czeskie, które w ostatnich latach zostało znacznie lepiej kolejowo zintegrowane dzięki współpracy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego z partnerami z zagranicy. Z drugiej strony, na przykładzie granicy z Białorusią czy Ukrainą (niezależnie od tego, że w obu przypadkach byliśmy tu świadkami innych tendencji) widzimy, iż kluczową zmienną są tu relacje dwustronne na szczeblu centralnym i szeroko pojmowane realia międzynarodowe, także te związane z przynależnością państw do odmiennych bloków polityczno-ekonomicznych. Zarazem jednak znaczenia tego czynnika nie należy absolutyzować, ponieważ – jak pokazuje przykład transgraniczna polsko-słowackiego i polsko-litew-

skiego – samo członkostwo w Unii Europejskiej i strefie Schengen nie staje się generatorem bogatszej oferty transportowej. W przypadku obu tych sąsiadów ważniejszy okazuje się bowiem m.in. układ sieci kolejowej (w szczególności tras, które obecnie przecinają granice państwowe), a także (zwłaszcza w odniesieniu do pogranicza polsko-litewskiego) słabiej rozwinięte tradycje podróżowania interesującym nas środkiem transportu.

Na uwagę zasługują również inne sposoby, w jakie ruch na torach przecinających granice państwowe modelowany jest przez wpływ tzw. wielkiej polityki i doniosłych zjawisk społeczno-politycznych. Dobrą ilustrację stanowi tu Ukraina, której władze dokonały w ostatnich latach szeregu posunięć mocniej wiążących kolejowo to państwo z krajami Unii Europejskiej (Polską, Słowacją, Węgrami, Litwą i Łotwą) i ograniczających więzki z Rosją, czy Białoruś, której prezydent postanowił szerzej otworzyć swój kraj na gości z Zachodu. Warto przy tym pamiętać, że Ukraińcy i Białorusini stają się atrakcyjni (przede wszystkim jako siła robocza) także w państwach położonych na zachód od Polski, zwiększając jej znaczenie jako kraju tranzytowego. Oto bowiem prywatny przewoźnik czeski Leo Express wyraża zainteresowanie uruchomieniem bezpośrednich pociągów z Pragi do Terespolu i do ukraińskich Mościsk, natomiast w przypadku migracji Ukraińców z Polski za Odrę i Nysę można w przyszłości liczyć się z intensyfikacją połączeń pomiędzy miastami niemieckimi i ukraińskimi. W końcu, nie należy zapominać o realizowanej z wielkim rozmachem trasie „Rail Baltica”, która ma połączyć państwa Europy Zachodniej nie tylko z Litwą, Łotwą i Estonią, ale także – tunelem pod Zatoką Fińską – z Helsinkami.

To na razie perspektywa dość odległa, jednak już dziś będąca wskaźnikiem tendencji o charakterze zgoła cywilizacyjnym. Jej dopełnieniem w skali mikro wydają się natomiast szlaki wychodzące na zachód z Kostrzyna czy Świnoujścia, po których pociągi kursują z częstotliwością (co godzinę, okresowo – nawet częściej) właściwą niektórym autobusom miejskim i zdecydowanie przewyższającą tę z wielu części „Polski gminnej”, słusznie określanych mianem komunikacyjnie (społecznie) wykluczonych. W sumie więc okazuje się, że również gdy chodzi o „rzeczywistość kolejową”, siedem polskich granic oferuje obraz różnorodny, złożony i niepoddający się łatwym wyjaśnieniom. Jego nieodzownym uzupełnieniem byłaby praca pokazująca zmiany, jakie zaszły w tym względzie w ostatnich dwóch–trzech dekadach, która jednak dopiero czeka na swego autora.

Literatura

- Cestovný poriadok vlakovej osobnej dopravy 2018/2019*, 2018, Cestovný poriadok platí od 9.12.2018 do 14.12.2019, Železnice Slovenskej republiky, Bratislava.
- Dębicki M., 2004, *Spoleczne uwarunkowania funkcjonowania kolei w Polsce i w Czechach* [w:] *Pogranicze – kultura – religia*, red. J. Tutaj, Wałbrzyska Wyższa Szkoła Zarządzania i Przedsiębiorczości, Wałbrzych.
- Dębicki M., 2014, *Ramy funkcjonowania komunikacji kolejowej na transgraniczu polsko-czeskim* [w:] *Polskie pogranicza w procesie przemian*, t. III, red. Z. Kurcz, Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Dębicki M., 2017, *Przebić się przez Karpaty. Ubóstwo oferty połączeń kolejowych na transgraniczu polsko-słowackim* [w:] *Polskie pogranicza w procesie przemian*, t. IV, red. Z. Kurcz, Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Dębicki M., 2019, *Destynacja à rebours. Nieobecność Białorusi na mapie turystycznych wyborów Polaków* [w:] *Sąsiedztwa III RP – Białoruś. Zagadnienia społeczne*, red. M. Dębicki, J. Makaro, Wyd. Gajt, Wrocław.
- Dolińska K., Makaro J., Niedźwiecka-Iwańczak N., 2018, *Cud pogranicza? Zgorzelczanie, gubinianie i slubiczanie o życiu w miastach podzielonych*, ZW NOMOS, Kraków.
- Dolnośląski rozkład jazdy pociągów pasażerskich*, [2019], obowiązuje w okresie od 9 czerwca 2019 do 31 sierpnia 2019 [b.m.w.].
- Jízdní řád 2019*, 2018, Platí od 9. prosince 2018 do 14. prosince 2019, České dráhy, a.s., Praha.
- Kurcz Z., 1997, *Pogranicze z Niemcami a inne pogranicza Polski* [w:] *Transgraniczność w perspektywie socjologicznej*, red. L. Gołdyka i in., Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra.
- Kurcz Z., 2002, *Pogranicza: modelowe euroregiony i tereny tradycyjnej rywalizacji* [w:] *Wybrane problemy życia społecznego na pograniczach*, red. Z. Kurcz, Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Kurcz Z., 2006, *Pogranicze polsko-niemieckie jako pogranicze społeczne*, „Zeszyty Niemcoznawcze PISM”, nr 2.
- Kurcz Z., 2008, *Przedmiot socjologii pogranicza w świetle polskich doświadczeń* [w:] *Polskie pogranicza w procesie przemian*, t. I, red. Z. Kurcz, Wyd. Wałbrzyskiej Szkoły Zarządzania i Przedsiębiorczości, Wałbrzych.
- Kurcz Z., 2009, *O transgraniczu i transgraniczności* [w:] *Polskie transgranicza*, red. Z. Kurcz, A. Sakson, Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Pyszczek G., 2006, *Sąsiedztwo a lokalność. Wstęp do analizy teoretycznej* [w:] *Oblicza lokalności. Różnorodność miejsc i czasu*, red. J. Kurczewska, Wydawnictwo Instytutu Filozofii i Socjologii PAN, Warszawa.
- Sulek A., 2002, *Ogród metodologii socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Wojakowski D., 2015, *Naród ukraiński jako przedmiot powszechnego niezrozumienia*, „Kultura i Społeczeństwo”, nr 2.
- Woźniak R.B., 2003, *Spoleczeństwo cywilizacji pogranicza* [w:] *Transgraniczność w perspektywie socjologicznej. Teorie, studia, interpretacje*, t. I, red. M. Zielińska, Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra.

Retrieved from the timetable. Poland's cross-border railway connections – a quantitative portrait and introductory interpretative suggestions**Abstract**

The article deals with the issues hardly present in Polish social sciences, particularly in sociology – passenger railway cross-border connections. The analysis conducted relates to such connections operating between Poland and its seven neighbours, with special attention paid to the quantity of trains, their categories and accessibility to travellers, i.e. to the factors which – as far ‘railway reality’ is concerned – tend to have the greatest impact on the social development of borderlands. The research was based on railway timetables valid in mid-2019, treated as a type of official document. By referring to broader socio-political circumstances as well as to the author’s own experience, certain interpretative suggestions following the results of the analysis were made here, too. The considerations presented are embedded in the sociology of borderland as one of sociology’s subdisciplines, oriented i.a. towards social phenomena occurring in areas adjacent to the borders.

Key words: Polish neighbours, borderland, social development, integration, accessibility