

Jacek Potocki

Znaczenie transportu kolejowego w dostępności komunikacyjnej miast sudeckich

Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania 37/3, 235-245

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jacek Potocki¹

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

ZNACZENIE TRANSPORTU KOLEJOWEGO W DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ MIAST SUDECKICH

Streszczenie

Położone na polsko-czesko-niemieckim pograniczu Sudety to region, w którym w przeszłości stworzono wyjątkowo gęstą jak na warunki górskie sieć kolejową. Obsługiwała ona zdecydowaną większość miast i wiele wsi, stała się też jednym z czynników sprzyjających dynamicznemu rozwojowi turystyki. Po transformacji ustrojowej sytuacja kolei w każdym z trzech krajów przedstawia się inaczej. Celem artykułu jest porównanie aktualnego znaczenia transportu kolejowego dla dostępności miast sudeckich w ruchu pasażerskim w części polskiej, czeskiej i niemieckiej Sudetów. W Czechach utrzymano niemal wszystkie linie. Po stronie niemieckiej część linii zamknięto, jednak dostęp do kolei zachowały niemal wszystkie miasta. Najgorsza sytuacja panuje w polskich Sudetach. Łączna długość linii zmniejszyła się o ponad 55%, dostępu do kolei pozbawionych zostało prawie 27% mieszkańców miast, w tym dwóch miast powiatowych. W kolei nadal tkwi duży potencjał, jednak marnuje się on w wyniku złego zarządzania. Konieczna jest zmiana polityki transportowej, uwzględniająca w większym stopniu rolę kolei w systemie transportowym Polski.

Słowa kluczowe: Sudety, miasta, kolej, dostępność komunikacyjna

¹ Adres mail: potocki@ae.jgora.pl.

Wprowadzenie

Odpowiednio rozbudowana i sprawna sieć transportowa uważana jest za jeden z głównych czynników rozwoju gospodarczego regionu. W przypadku obszarów, które objęła rewolucja przemysłowa w XIX wieku, rolę głównego środka determinującego ich rozwój stanowiła kolej. Przykładem takiego regionu są Sudety – pasmo górskie położone na pograniczu polsko-czesko-niemieckim. Już w XVIII wieku stanowiły one obszar silnie uprzemysłowiony, podlegający nasilającej się urbanizacji. Nic dziwnego, że w kolejnym stuleciu w Sudetach ukształtowała się wyjątkowo gęsta, jak na obszar górski, sieć kolejowa. Połączenia kolejowe otrzymały prawie wszystkie miasta położone na tym terenie, a doprowadzenie (lub nie) kolei decydowało o rozwoju lub stagnacji danego miasta. Z czasem znaczenie transportu kolejowego zaczęło relatywnie maleć (zwłaszcza w przewozach lokalnych) na rzecz dynamicznie rozwijającego się transportu samochodowego. W efekcie sieć kolejowa zaczęła być redukowana.

Celem artykułu jest porównanie aktualnego znaczenia transportu kolejowego dla dostępności miast sudeckich w ruchu pasażerskim w części polskiej, czeskiej i niemieckiej. Analizą objęto obszar Sudetów wraz z Przedgórzem Sudeckim. Tak zakreślony obszar nie pokrywa się z podziałami administracyjnymi, natomiast jego wyróżnikiem jest urozmaicona rzeźba terenu, utrudniająca prowadzenie inwestycji komunikacyjnych i zwiększająca ich koszty.

1. Historyczny rozwój miast i kolei w Sudetach

Sieć miejska w Sudetach ukształtowała się w dwóch zasadniczych etapach. W średniowieczu rozwinął się w miarę regularny układ miast stanowiących lokalne ośrodki rzemieślniczo-handlowe. Miasta te oddalone były od siebie nawzajem o około 20–30 km. Lokacje średniowieczne okazały się na tyle trwałe, że ukształtowana w XIII–XIV wieku sieć miejska utrzymała się bez większych zmian aż do wieku XX (jedynie w XV–XVI wieku przybyła niewielka liczba miast górniczych). Drugi etap rozpoczął się w trakcie rewolucji przemysłowej w XIX wieku. Specyfiką Sudeckiego Okręgu Przemysłowego było silne rozproszenie przemysłu, który w dużej mierze opierał się na niewielkich zakładach lokalizowanych w licznych miejscowościach, często niemających statusu miasta². W ten sposób dawne wsie przekształcały się w ośrodki przemysłowe. I choć

² S. Ciok, *Sudety. Obszar problemowy*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1991, No. 1236, „Studia Geograficzne” LI.

prawa miejskie większość z nich uzyskała dopiero w XX wieku, to jednak było to jedynie usankcjonowanie stanu faktycznego istniejącego już od kilkudziesięciu lat³. W drugiej połowie XX wieku prawa miejskie nadano też niektórym miejscowościom z silnie rozwiniętą funkcją turystyczną i uzdrowiskową, natomiast szereg dawnych miasteczek, które nie rozwinęły funkcji przemysłowej ani turystycznej, pozbawiono praw miejskich.

Kolej na skraj Sudetów dotarła w latach 40. XIX wieku (1843 rok – linia Wrocław–Świebodzice, 1845 rok – Praga–Ołomuniec). W latach 60. XIX wieku powstały pierwsze dłuższe linie wchodzące w głąb gór, a sieć głównych połączeń ukształtowała się w latach 80. XIX wieku. Następnie budowano liczne linie lokalne, które przed I wojną światową dotarły niemal do wszystkich miast w Sudetach. Rok 1914 można uznać za moment końcowy budowy połączeń kolejowych na omawianym terenie. W późniejszym czasie rozwój kolei wyrażał się modernizacją, natomiast nowe linie już nie powstawały.

Po I wojnie światowej rozpoczął się dynamiczny rozwój transportu samochodowego. Początkowo był on jedynie uzupełnieniem dla kolei, jednak z czasem zaczął z nią konkurować, co powodowało, że lokalne linie kolejowe, o niewielkim natężeniu ruchu i parametrach technicznych niepozwalających osiągać większych prędkości, traciły na znaczeniu i część z nich była zamykana. Proces ten rozpoczął się już przed II wojną światową – w czasie wielkiego kryzysu w 1931 roku zamknięto odcinek prywatnej Kolejki Sowiogórskiej Srebrna Góra–Wolibórz (była to kolej normalnotorowa, na kilkukilometrowym odcinku zębata). W 1945 roku wskutek demontażu przez Armię Czerwoną przestały istnieć dwie linie wąskotorowe na Pogórzu Łużyckim (Herrnhut–Bernstadt i Taubenheim–Dürrhennersdorf)⁴. Po II wojnie światowej zlikwidowano też większość odcinków przekraczających granicę polsko-czechosłowacką. W 1961 roku likwidacji uległa część wąskotorowej Kolejki Żytawskiej, która po wojnie znalazła się w granicach Polski (Sieniawka–Bogatynia–Markocice), a jej odcinek Bogatynia–Turoszów przebudowano na linię normalnotorową. Również pojedyncze linie zamykane były w latach 70. i 80. XX wieku.

Przemiany gospodarcze zapoczątkowane transformacją ustrojową w 1989 roku zmieniły znacząco warunki funkcjonowania kolei. Z roku na rok wzrastała liczba prywatnych samochodów, a malała liczba pasażerów komunikacji publicznej. Zmniejszały się też budżetowe dotacje do kolei. W efekcie rozpoczęło się

³ R. Brol, *Małe miasta na Dolnym Śląsku i warunki oraz czynniki ich rozwoju*, w: *Miasta Dolnego Śląska w 45-lecie Polski Ludowej*, red. M. Obrębalski, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1990, s. 31–44.

⁴ R. Preuß, *Alles über Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Transpress Verlag, Stuttgart 2012, s. 100–109.

likwidowanie przewozów pasażerskich lub zamykanie linii w ogóle. Proces ten jednak w różnym stopniu dotknął sieci w poszczególnych krajach. Na Górnych Łużycach po stronie niemieckiej znacząco ograniczono liczbę lokalnych linii z komunikacją pasażerską, większość linii jednak pozostawiono dla transportu towarowego. W Polsce w latach 90. XX wieku i w pierwszej dekadzie XXI wieku doszło do zapaści w transporcie kolejowym. Był to efekt błędów w polityce transportowej państwa, które nawarstwiały się przez cały okres PRL i spowodowały, że polska kolej w okres transformacji weszła nieprzygotowana do nowych wymagań rynkowych⁵. Z kolei w latach 90. XX wieku redukcję sieci kolejowej zalecali doradzający polskim władzom eksperci Banku Światowego. W tym miejscu trzeba zauważyć, że likwidowanie najbardziej nierentownych lokalnych linii było tendencją typową w wielu krajach, w których sieć kolejową silnie rozbudowano w czasach, gdy nie było jeszcze rozwiniętego transportu samochodowego. Jednak likwidując linie kolejowe na Dolnym Śląsku (i w całej Polsce), posunięto się zdecydowanie za daleko, o czym będzie jeszcze mowa. W polskich Sudetach dodatkowym czynnikiem, który prowadził do redukcji sieci kolejowej, był upadek licznych zakładów lub nawet całych gałęzi przemysłu. Kolej traciła bowiem klientów, zarówno w przewozach towarowych, jak i pasażerskich (ustały dojazd do pracy).

Zupełnie odmienna była sytuacja w czeskich Sudetach. Czeskie koleje w okres transformacji weszły znacznie lepiej przygotowane, wyposażone w tabor przeznaczony dla obsługi linii o słabszej frekwencji i w mniejszym stopniu zdekapitalizowane. Do końca lat 80. XX wieku w czeskich Sudetach utrzymano praktycznie wszystkie linie (z wyjątkiem wyłączonych z ruchu odcinków transgranicznych i pięciokilometrowego odcinka Svobodné Heřmanice–Horní Benešov, zamkniętego w 1970 roku z powodu wystąpienia szkód górniczych). Na początku lat 90. XX wieku zagraniczni eksperci również w Czechosłowacji sugerowali zasadność likwidowania lokalnych linii kolejowych. Wywołało to jednak zdecydowane protesty ze strony lokalnych społeczności i władze nie zastosowały się do tych rad. Dopiero po 2000 roku doszło do zamknięcia niektórych linii, było ich jednak niewiele, przy tym żadna z nich nie została do 2014 roku fizycznie rozebrana.

Od lat 90. XX wieku co jakiś czas podejmowano inicjatywy przywrócenia ruchu na liniach przekraczających granice państw, jednak próby te napotykały

⁵ Szerzej piszą o tym M. Jerczyński i S. Koziarski: *150 lat kolei na Śląsku*, Wydawnictwo Instytutu Śląskiego, Opole–Wrocław 1992.

różne przeszkody i tylko w kilku przypadkach zakończyły się powodzeniem⁶. W 1993 roku otwarto dla ruchu pasażerskiego przejście graniczne Mieroszów–Meziměstí, jednak po dziesięciu latach z powrotem je zamknięto. W 2010 roku przywrócono do ruchu linię Szklarska Poręba–Harrachov. W tym samym roku po zelektryfikowaniu linii Międzylesie–Letohrad pewnej poprawie uległa siatka połączeń na tej trasie (ale zarazem zlikwidowano jedyny bezpośredni pociąg z Wrocławia do Pragi). Epizodyczny ruch występuje na linii Lubawka–Královec (połączenia weekendowe Jelenia Góra–Trutnov w okresie wakacji).

Na granicy polsko-niemieckiej pociągi pasażerskie jeżdżą między Zgorzelcem i Görlitz (tylko trzy połączenia relacji Wrocław–Drezno). W kilku miejscach granicę przekraczają też pociągi przejeżdżające tranzytem przez terytorium sąsiedniego kraju. I tak przez cały okres rządów komunistycznych funkcjonował czeski tranzyt przez terytorium niemieckie (Liberec–Zittau–Varnsdorf) i polskie (Jeseník–Głuchołazy–Krnov), a niemieckie pociągi na linii Görlitz–Zittau przejeżdżały przez teren Polski). Po objęciu Polski i Czech układem z Schengen zlikwidowano kontrolę graniczną, a tranzytowe pociągi zaczęły się zatrzymywać na wszystkich stacjach położonych w ościennym kraju. Ponadto, czeski przewoźnik uruchomił połączenia Rumburk–Sebnitz–Bad Schandau–Děčín przejeżdżające przez Niemcy, a niemieckie pociągi wykorzystują czeskie tory, jadąc z Zittau przez Varnsdorf do Seifhennersdorfu.

2. Obsługa miast sudeckich przez kolej

Na badanym obszarze pierwotnie (to jest w 1945 roku) istniało łącznie 2995 kilometrów linii kolejowych. Ich rozkład w poszczególnych krajach przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Długość linii kolejowych w Sudetach

Kraj	Długość linii		
	1945	2014	
	km	km	w % 1945 = 100%
PL	1178	522	44,3
CZ	1378	1214	88,1
DE	439	231	52,6

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z rozkładów jazdy.

⁶ Szerzej o tym w: J. Potocki, *Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów*, Wydawnictwo Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego, Wrocław 2009, s. 150–151.

Dane wskazują, że w polskiej części Sudetów zredukowano od 1945 roku ponad 55% sieci kolejowej. Oznacza to, że na początku XXI wieku jej gęstość cofnięto do stanu z około 1880 roku, kiedy to zakończyła się budowa szkieletu sieci w postaci głównych połączeń. Również znacząco zmalała długość czynnych linii w części niemieckiej, choć tam więcej linii jest nadal użytkowanych w ruchu towarowym. Liczbę miast obsługiwanych przez kolej ukazano w tabeli 2, a liczbę ludności zamieszkującej te miasta w tabeli 3.

Tabela 2. Miasta a połączenia kolejowe w Sudetach (stan na rok 2014)

Kraj	Liczba miast				
	ogółem	w tym:			
		z połączeniem kolejowym		ze zlikwidowaną stacją kolejową	historycznie bez kolei
		liczbowo	%		
PL	60	32	53	28	0
CZ	92	73	79	8	11
DE	21	17	81	4	0

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Ludność miast sudeckich (stan 31 grudnia 2013 roku) a dostęp do kolei

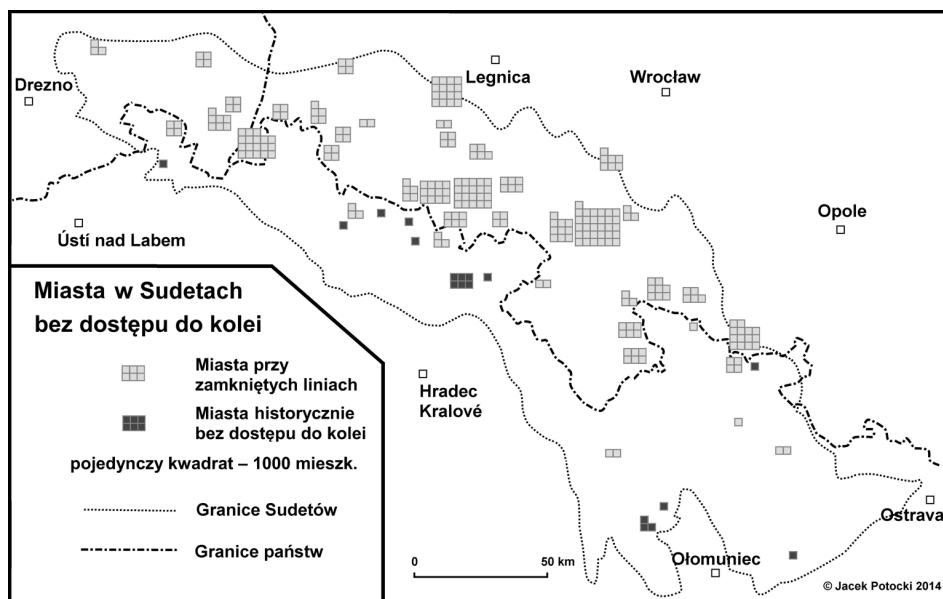
Kraj	Liczba ludności miast				
	ogółem	w tym:			
		z połączeniem kolejowym		bez dostępu do kolei	
		liczbowo	%	liczbowo	%
PL	819 635	601 448	73,4	218 187	26,6
CZ	679 000	641 494	94,5	30 680	4,5
DE	243 696	227 672	93,4	16 024	6,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, ČSÚ i Statistisches Landesamt Sachsen.

Ogółem sieć miejska w Sudetach obejmuje w 2014 roku 173 miasta, z czego 60 położonych jest w Polsce, 92 w Czechach, a 21 w Niemczech. Zwraca uwagę fakt, że tylko po stronie polskiej redukcja sieci pozbawiła bezpośredniego dostępu do kolei znaczącą liczbę ludności miejskiej (26,6%). W części niemieckiej, gdzie skala redukcji linii była również znaczna, zarówno wskaźnik obsługi miast, jak i ich mieszkańców przez kolej pozostał na podobnym poziomie (odpowiednio 81% oraz 93,4%) jak w Czechach, gdzie zamknięto tylko nieliczne linie. Warto w tym miejscu wskazać największe miasta pozbawione dostępu do kolei. Po

stronie niemieckiej jest to Herrnhut liczące 6,3 tysiąca mieszkańców, po stronie czeskiej Úpice (5,7 tysiąca), do którego to miasta kolei nigdy nie doprowadzono. W tym przypadku jest to jednak brak czysto administracyjny, ponieważ w odległości 1,5 kilometra od miasteczka znajduje się stacja Rтынě v Podkrkonoši na linii Hradec Králové–Trutnov, którą przejeżdża w ciągu doby 17 par pociągów. Oprócz Herrnhut i Úpicy w czeskich i niemieckich Sudetach nie ma żadnego miasta o liczbie mieszkańców przekraczającej 5 tysięcy bez kolei. W polskiej części takich miast jest aż 15, przy czym podkreślić należy, że pierwotnie wszystkie one były obsługiwane przez kolej (rysunek 1). Wśród tych miast znajdują się dwa ośrodki powiatowe: Kamienna Góra (20 tysięcy mieszkańców, pociągi dojeżdżają tu tylko w wakacyjne weekendy) i Złotoryja (17 tysięcy, dociera tu zelektryfikowana linia z Legnicy, nieczynna jednak w ruchu pasażerskim). Największym miastem pozbawionym komunikacji kolejowej jest Bielawa licząca 31 tysięcy mieszkańców.

Rysunek 1. Miasta w Sudetach pozbawione dostępu do kolei (stan na 2014 rok)



Źródło: opracowanie własne.

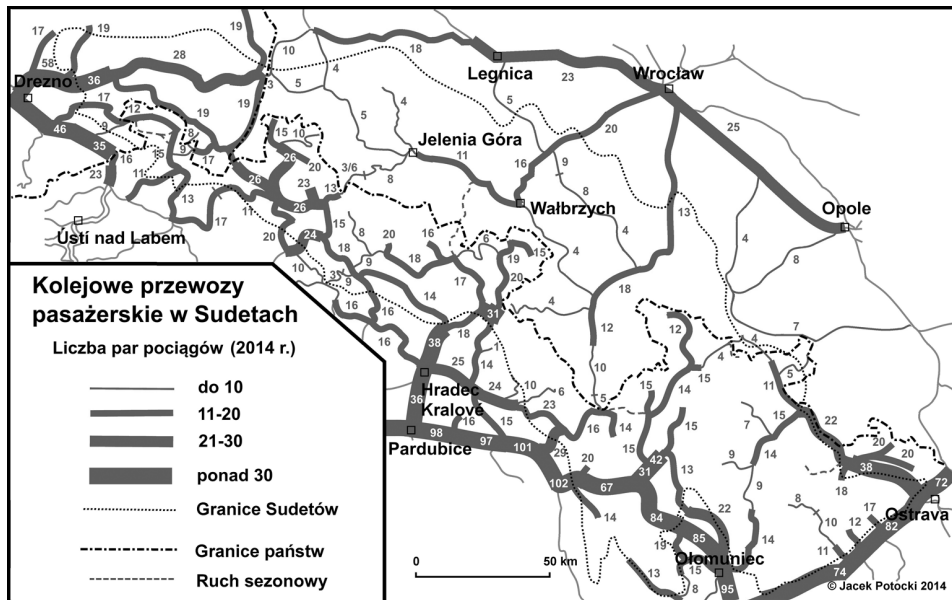
Warto dodać, że w latach 90. XX wieku połączeń kolejowych pozbawiono kilka miast będących ważnymi ośrodkami turystycznymi, takich jak Karpacz, Świeradów-Zdrój i Łądek-Zdrój. Z kolei tylko determinacja władz gminnych

uratowała przed zamknięciem linii do Szklarskiej Poręby i do trzech kłodzkich uzdrowisk – Polanicy-Zdroju, Dusznik-Zdroju i Kudowy-Zdroju.

3. Natężenie ruchu na liniach kolejowych w Sudetach

Ważnym czynnikiem wpływającym na użyteczność komunikacji kolejowej jest natężenie ruchu, wyrażające się liczbą pociągów na dobę. Analizie poddano ruch w dni robocze, kiedy to liczba połączeń z reguły jest największa⁷. Przestrzenny rozkład natężenia ruchu ukazano na rysunku 2.

Rysunek 2. Natężenie ruchu pasażerskiego (liczba par pociągów na dobę) na liniach kolejowych w Sudetach w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne.

Zwraca uwagę kontrast między stroną polską a czeską i niemiecką. O gęstości użytkowanej sieci kolejowej była już mowa. Podobne różnice widać w natężeniu ruchu. W polskich Sudetach na większości linii kursuje nie więcej niż 10 par pociągów na dobę, a w przypadku kilku linii jest to tylko 4–5 par. W Czechach linie o tak niewielkim ruchu są nieliczne. Najintensywniejszy ruch po polskiej

⁷ Wyjątek stanowią linie, na których dominuje funkcja turystyczna. Są one jednak bardzo nieliczne.

stronie Sudetów panuje na linii Wrocław–Wałbrzych (20 par pociągów między Wrocławiem a Jaworzyną Śląską, 16 na dalszym odcinku). W Czechach liczne są linie, na których kursuje 20 i więcej par pociągów na dobę, a największy ruch (85 par) odbywa się między Ołomuńcem a Zabrěhem, który to odcinek stanowi fragment korytarza transportowego Praga–Ostrawa. Statystycznie rzecz ujmując, średnia dobową liczbą par pociągów na liniach w polskiej części Sudetów jest o ponad połowę niższa niż w części czeskiej i niemieckiej, natomiast średnia liczba pociągów odjeżdżających ze stacji położonych w miastach po stronie niemieckiej jest prawie trzykrotnie wyższa niż po stronie polskiej (tabela 4).

Tabela 4. Średni ruch pociągów w ciągu doby na liniach sudeckich w 2014 roku

Kraj	Średnia liczba par pociągów na linii	Średnia liczba pociągów odjeżdżających ze stacji położonych w miastach	Miasta, z nie więcej niż 10 pociągami na dobę	
			liczbowo	% ogółu miast
PL	8,2	17,1	15	47
CZ	17,5	34,1	5	7
DE	17,6	44,9	1	6

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy pociągów.

Uwagę zwraca też różnica w natężeniu ruchu na liniach transgranicznych. Z Niemiec do Czech na linii Dolní Poustevná–Sebnitz kursuje 9 par pociągów na dobę, Zittau–Varnsdorf 17, Zittau–Hradek nad Nisou 18. Z Polski do Czech na linii Szklarska Poręba–Harrachov utrzymywane są tylko trzy połączenia (w sezonie zimowym 6), z Lubawki do Trutnowa cztery, kursujące wyłącznie w wakacyjne weekendy, z Międzyzlesia do Lichkova 5. Specyficzny jest przypadek Głuchołaz, przez które przejeżdżają tranzytem 4 pary czeskich pociągów na dobę, natomiast nie dociera tam żaden pociąg od polskiej strony. Z Polski do Niemiec jedyna linia z ruchem pasażerskim to Zgorzelec–Görlitz z 3 parami pociągów na dobę.

Podsumowanie

Położone na polsko-czesko-niemieckim pograniczu Sudety są przykładem regionu, w którym w przeszłości stworzono wyjątkowo gęstą jak na warunki górskie sieć kolejową. Obsługiwała ona zdecydowaną większość miast i wiele wsi, stała się też jednym z czynników sprzyjających dynamicznemu rozwojowi turystyki.

Po transformacji ustrojowej sytuacja kolei w każdym z trzech krajów przedstawia się zgoła inaczej. W Czechach funkcjonują niemal wszystkie historyczne linie, przy czym na większości z nich kursuje co najmniej kilkanaście pociągów na dobę, a stan techniczny linii pozwala utrzymać prędkość, przy której pociągi mogą skutecznie konkurować z komunikacją autobusową.

Po stronie niemieckiej znacznie zredukowano gęstość sieci, jednak dokonano tego w taki sposób, że dostęp do kolei zachowały niemal wszystkie miasta. Również i tutaj utrzymywana jest prędkość, przy której kolej dobrze spełnia swoją rolę.

Stan kolei w polskich Sudetach należy określić jako zapaść. Większość linii zlikwidowano lub wyłączono z ruchu, pozbawiając stałego dostępu do kolei nawet dwa miasta powiatowe, ponadto ruch na liniach lokalnych jest minimalny, a prędkość niezadowalająca, przez co kolej nie zapewnia należytej dostępności komunikacyjnej regionu. Trzeba podkreślić, że w kolei tkwi tutaj duży potencjał, który jednak marnuje się w wyniku złego zarządzania. Zmiana tego stanu rzeczy wymaga rewizji polityki transportowej, w której kolej traktowana jest po macoszemu. Przykłady krajów sąsiednich wskazują, że kolej nadal może i powinna odgrywać większą rolę, niż ma to obecnie miejsce, w systemie transportowym Polski.

Literatura

- Brol R., *Małe miasta na Dolnym Śląsku i warunki oraz czynniki ich rozwoju*, w: *Miasta Dolnego Śląska w 45-leciu Polski Ludowej*, red. M. Obrębalski, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1990.
- Ciok S., *Sudety. Obszar problemowy*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1991, No. 1236, „Studia Geograficzne” LI.
- Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku*, Wydawnictwo Instytutu Śląskiego, Opole–Wrocław 1992.
- Jerczyński M., Przerwa T., *Kolej Sowiogórska*, Srebrnogórska Oficyna Wydawnicza, Srebrna Góra 2007.
- Potocki J., *Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów*, Wydawnictwo Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego, Wrocław 2009.
- Preuß R., *Alles über Schmalspurbahnen der Oberlausitz*, Transpress Verlag, Stuttgart 2012.

IMPORTANCE OF RAILWAY FOR TRANSPORT ACCESSIBILITY OF CITIES OF THE SUDETES

Abstract

Sudetes, the region located on the Polish-Czech-German borderland, obtained in the past a railway network of high density as the conditions of the mountain. The vast majority of cities and many villages had access to the railway. Railway were one of important factors, which led to the development of tourism. After the political transformation (in the 90s of the 20th century) the situation of railway in each of all countries is different.

In the Czech Republic almost all railway lines were maintained. On the German side part of the lines have been closed but almost all towns have retained access to the railway.

The situation is the worst in the Polish Sudetes. The total length of railway lines has been reduced by over 55%, almost 27% of urban population has no access to railway (including two district towns). Although the railways still have a great potential, but it is wasted because of mismanagement. The change of transport policy is necessary taking into account to a greater extent the role of railway in the Polish transport system.

Keywords: Sudetes, towns, railway, transport accessibility

JEL Codes: R420, R53

Translated by Jacek Potocki