

Pasażerskie połączenia kolejowe na Dolnym Śląsku po 1989 roku – aspekt przestrzenny¹

SŁAWOMIR KSIĄŻEK

mgr, Uniwersytet Wrocławski,
Instytut Geografii i Rozwoju
Regionalnego, Zakład Geografii
Społeczno-Ekonomicznej,
pl. Uniwersytecki 1,
50-113 Wrocław, tel. 71 375 22 82,
e-mail: slawomir.ksiazek@uwro.
edu.pl

Streszczenie: Po roku 1989 pod wpływem dynamicznie zachodzących zmian w otoczeniu społeczno-gospodarczym oraz wewnętrznych przekształceń doszło w Polsce do niespotykanego od lat załamania w pasażerskim transporcie kolejowym. W celu opisanego zjawiska, jakie miały miejsce we wskazanym rodzaju transportu, wybrano obszar województwa dolnośląskiego ze względu na jego specyficzną pozycję na mapie kolejowej Polski. To tutaj powstała pierwsza na obecnym terytorium kraju linia kolejowa, a biorąc pod uwagę uwarunkowania historyczne, region ten wyróżniał się silnie rozbudowaną, jak na polskie warunki, siatką połączeń pasażerskich. Głównym celem niniejszego artykułu jest ukazanie w aspekcie przestrzennym zmian dokonujących się w pasażerskim transporcie kolejowym na Dolnym Śląsku w latach 1988–2014. Analizie poddano następujące zjawiska: kierunki i natężenie połączeń, dostępność transportową oraz przedstawiono w krótkim zarysie współczesny rynek pasażerskich przewoźników kolejowych w województwie dolnośląskim. Przeprowadzona analiza potwierdziła bardzo duży regres, jaki miał miejsce w pasażerskim transporcie kolejowym w województwie dolnośląskim po 1989 roku.

Słowa kluczowe: transport pasażerski, transport kolejowy, dostępność transportowa.

Wprowadzenie

W wyniku zmian, jakie zaszły w Polsce po 1989 roku, wiele dziedzin życia społeczno-gospodarczego zostało poddanych przekształceniom na niespotykaną od dziesięcioleci skalę. Jedną z nich był publiczny transport pasażerski. Musiał on z jednej strony zmierzyć się z bardzo szybko zmieniającymi się uwarunkowaniami zewnętrznymi, w jakich przyszło mu funkcjonować, z drugiej strony coraz większym problemem dla państwowych przedsiębiorstw transportowych, takich jak PKP i PKS stawała się ich niewydolność ekonomiczna.

Przekształcenia zachodzące w kolejowym transporcie pasażerskim w Polsce po 1989 roku można rozpatrywać pod wieloma względami. Biorąc pod uwagę geograficzny charakter pracy, omawiany jest jedynie aspekt przestrzenny dokonujących się zmian. Do obecnej sytuacji doprowadził szereg złożonych przyczyn o różnorodnej genezie. Ograniczenia objętościowe artykułu nie pozwolą na szersze przedstawienie sytuacji w pasażerskim transporcie kolejowym, np. pod względem organizacyjnym, własnościowym, finansowym czy prawnym.

Główny nacisk w niniejszym artykule zostanie położony na analizę połączeń realizowanych w ramach pasażer-

skiego transportu kolejowego oraz na zmiany, jakie w nich zaszły po 1989 roku. Wybrany do analizy obszar województwa dolnośląskiego, w granicach przyjętych po reformie administracyjnej kraju z 1999 roku, wydaje się bardzo interesujący z punktu widzenia poruszanych zagadnień, z uwagi na kilka względów. To właśnie na obszarze Dolnego Śląska znajdują się najstarsze na terytorium Polski elementy związane z infrastrukturą kolejową, w tym najstarsza linia kolejowa z 1842 roku relacji Wrocław–Oława oraz węzeł kolejowy w Jaworzynie Śląskiej. Historyczne uwarunkowania sprawiły, że opisywany obszar był do niedawna regionem zdecydowanie lepiej wyposażonym pod względem sieci kolejowej od obszarów centralnej czy wschodniej Polski. Ponadto, biorąc pod uwagę duże znaczenie gospodarcze, w tym turystyczne Dolnego Śląska, sprawnie funkcjonujący pasażerski transport kolejowy wydaje się być ważnym elementem, który powinien przyczynić się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, a same linie kolejowe o wybitnych walorach krajoznawczych mogą również wzbogacać ofertę turystyczną województwa dolnośląskiego.

Główne założenia pracy

Niniejsze opracowanie ma na celu ukazanie przemian, jakie zaszły w pasażerskich połączeniach kolejowych na Dolnym Śląsku po 1989 roku, z naciskiem na przestrzenny aspekt tych przekształceń. Pomimo skupienia uwagi jedynie na połączeniach wydaje się, że przeprowadzona analiza pozwoli na wyciągnięcie wniosków dotyczących całego pasażerskiego transportu kolejowego. Do najważniejszych poruszanych zagadnień będą należały kierunki i natężenie połączeń, ich przestrzenna dostępność oraz współczesny rynek pasażerskich przewoźników kolejowych w województwie dolnośląskim. Dodatkowo, w celu nakreślenia ogólnego tła zmian w pasażerskim transporcie kolejowym, zostanie omówiona sytuacja dla całej Polski.

Zakres przestrzenny opracowania jest ograniczony do obszaru województwa dolnośląskiego utworzonego w wyniku reformy administracyjnej kraju 1 stycznia 1999 roku. Pomimo faktu, że część danych odnosi się do okresu sprzed wspomnianej reformy administracyjnej, również one będą odniesione do wspomnianego powyżej obszaru, aby mogły być porównane. Niektóre dane, w celu większego uszczegółowienia analizy, zostały przedstawione w ujęciu powiatowym. Zakres czasowy pracy ogranicza się do lat 1988–2014.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2017.

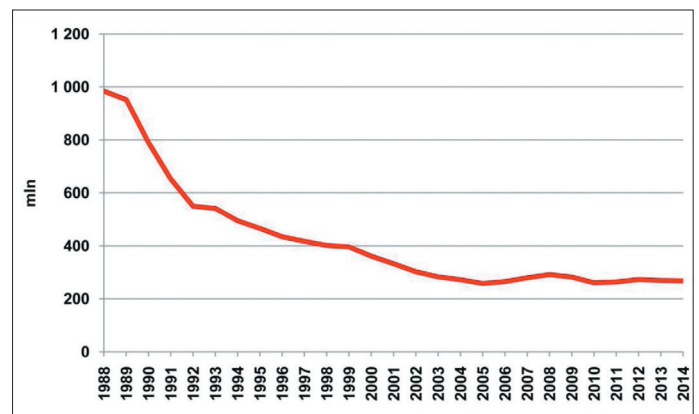
Najważniejszym źródłem danych były Sieciowe Rozkłady Jazdy Pociągów dla wybranych lat oraz strona internetowa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (www.plk-sa.pl), na której znajdują się aktualne rozkłady jazdy pociągów pasażerskich. Biorąc pod uwagę liczne zmiany rozkładu jazdy w roku 2014, w celu ukazania, jak kształtowały się wybrane zjawiska związane z pasażerskim transportem kolejowym na Dolnym Śląsku w tym roku, jako dzień odniesienia przyjęto 1 października (środa). W przypadku analizy linii kolejowych z ruchem pociągów pasażerskich, dla pozostałych uwzględnionych w opracowaniu lat, włączano również linie kolejowe, na których ten ruch odbywał się tylko przez kilka miesięcy ze względu na uruchomienie/zawieszenie połączeń w trakcie trwania roku kalendarzowego. Opisując zmiany w sieci linii kolejowych, na których prowadzono ruch pasażerski w ujęciu pięcioletnim, brano pod uwagę sytuację zstaną w pierwszym roku okresu pięcioletniego oraz roku ostatnim, pomijając krótkotrwałe zmiany, jakie mogły nastąpić pomiędzy wspomnianymi latami. Analizując natężenie połączeń pasażerskich dla roku 1988, uwzględniano połączenia kursujące regularnie co najmniej przez pięć dni w tygodniu, natomiast dla roku 2014 pod uwagę były brane połączenia realizowane dnia 1 października. Do źródeł danych wykorzystywanych w opracowaniu należy zaliczyć publikacje wydawane przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie i Urząd Statystyczny we Wrocławiu, jak również strony internetowe Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (<http://stats.oecd.org>) oraz www.jelenia.rail.pl. Ostatnia z nich, wraz z Sieciowymi Rozkładami Jazdy Pociągów, była pomocna przy ustalaniu kilometrażu poszczególnych odcinków linii kolejowych.

Zarys sytuacji w pasażerskim transporcie kolejowym w Polsce po 1989 roku

Po roku 1989 w Polsce nastąpiło znaczące załamanie w pasażerskim transporcie kolejowym. Przyczyny, jak również skutki tego zjawiska, były szeroko komentowane na łamach prasy naukowej, w tym także geograficznej. Do najważniejszych czynników zewnętrznych, na które przewoźnicy nie mieli wpływu, należą na pewno bardzo dynamiczny rozwój transportu indywidualnego czy niekorzystne tendencje gospodarcze w kraju w latach 90. i po roku 2000, które doprowadziły do masowego bezrobocia, co z kolei wpłynęło na zdecydowane zmniejszenie się popytu na przewozy pasażerskie. Do przyczyn wewnętrznych związanych z sytuacją w przedsiębiorstwach przewozowych, co w przypadku tego opracowania ogranicza się prawie wyłącznie do PKP i powiązanych z nią spółek, zaliczają się głównie względy ekonomiczne. Ograniczanie oferty przewozowej było związane przede wszystkim ze słabą kondycją finansową i ogromnym zadłużeniem Grupy PKP SA [1]. Chroniczne niewystarczające dofinansowanie ze strony państwa oraz brak wizji rozwoju tego ważnego elementu systemu społeczno-gospodarczego, również odegrały niekorzystną rolę. Samo PKP także bardzo często podejmowało niezrozumiałe – z punktu widzenia podróżnych – decyzje, które zniechę-

cały kolejne grupy osób do korzystania z usług krajowego przewoźnika. Powodem tego była m.in. niedostosowana do potrzeb ludności oferta przewozowa lub brak jej modyfikacji wraz ze zmieniającymi się warunkami społeczno-gospodarczymi [2]. W niektórych przypadkach dochodziło w tym względzie do patologicznych sytuacji. Jak pisze J. Majewski [3] „w bardzo wielu przypadkach już na kilka lat przed decyzją o zawieszeniu przewozów PKP próbuje zniechęcić podróżnych do korzystania z pociągu i tym samym udowodnić, że określone połączenie jest zbędne. Dzięki odpowiedniej konstrukcji rozkładu jazdy uniemożliwia się korzystanie z komunikacji kolejowej. Nieliczne pociągi kursują poza godzinami codziennych dojazdów do szkół i pracy”. Oczywiście są to tylko wybrane przyczyny zaistniałej sytuacji w pasażerskim transporcie kolejowym w Polsce po 1989 roku.

Jeszcze na przełomie lat 80. i 90. Polska, biorąc pod uwagę długość linii kolejowych czy pracę przewozową wykonywaną w kolejowym transporcie pasażerskim, plasowała się w światowej czołówce. W 1992 roku zajmowała 12. miejsce w świecie pod względem długości linii kolejowych, natomiast, biorąc pod uwagę pracę przewozową wyrażoną w pasażerokilometrach w 1989 roku, plasowała się na 6. miejscu, ustępując pod tym względem tylko: ZSRR, Japonii, Chinom, Indiom i Francji [4]. Po roku 1989 szczególnie w początkowym okresie transformacji ustrojowej bardzo szybko zaczęła spadać liczba pasażerów przewożonych transportem kolejowym (rys. 1). W ujęciu rocznym spadki te niejednokrotnie sięgały kilkunastu procent. Największą dynamiką proces ten charakteryzował się w latach 1989–1993. W 1993 roku przewieziono już tylko 541 mln pasażerów w porównaniu do 984 mln w roku 1988. Pomimo spadku dynamiki tego procesu po roku 1993 zmniejszanie liczby przewiezionych pasażerów z mniejszym nasileniem postępowało nieustannie, co doprowadziło do sytuacji, w której w 2005 roku z transportu kolejowego skorzystało już tylko 252 mln osób, najmniej od 1988 roku. W latach 2003–2014 liczba podróżnych ustabilizowała się w granicach 252–283 mln w skali roku. Z przytoczonych powyżej danych wyłania się bardzo niekorzystna sytuacja w pasażerskim transporcie kolejowym, co obrazuje spadek liczby pasażerów o 715 mln, czyli o ponad 72% w latach 1988–2014.



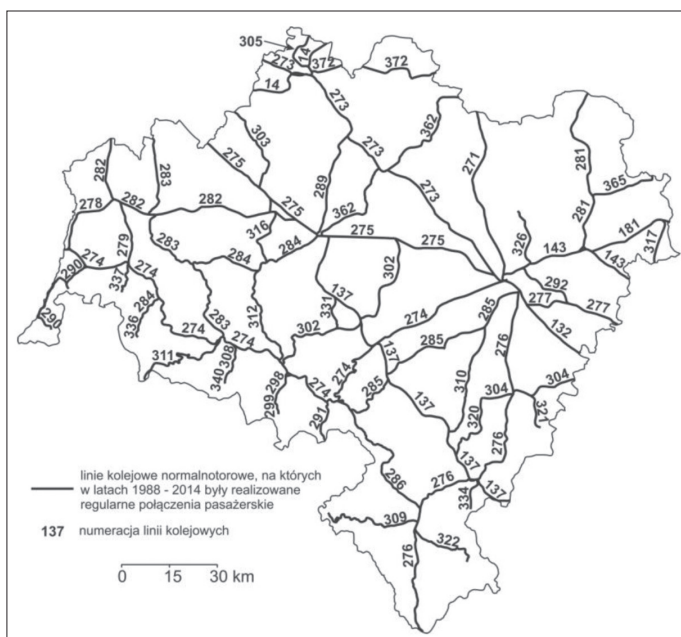
Rys. 1. Przewozy pasażerów transportem kolejowym w Polsce w latach 1988–2014
Źródło: opracowanie własne na podstawie [5]

Malejąca tendencja w Polsce nie jest odosobnionym przypadkiem, lecz potwierdzeniem zmian społeczno-gospodarczych w Europie Środkowo-Wschodniej [6]. Podczas, gdy w krajach Europy Zachodniej od lat 90. przewozy osób transportem kolejowym wykazywały trwałą tendencję wzrostową, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, w europejskich państwach postsocjalistycznych miała miejsce tendencja o zupełnie odmiennym charakterze, objawiająca się spadkiem wspomnianego wskaźnika. Dla przykładu w latach 1990–2010 duży wzrost pracy przewozowej nastąpił w Niemczech (+92%), Wielkiej Brytanii (+58%), Francji (+34%) czy Hiszpanii (+34%). W tym samym czasie w krajach Europy Środkowej i Wschodniej wykonywana przez pasażerski transport kolejowy praca przewozowa wykazywała tendencję malejącą. Bardzo duży regres zanotowano m.in. w Rumunii (82%) i na Litwie (90%). W Polsce spadek był również wysoki i wyniósł 64% [7].

Kierunki i natężenie pasażerskich połączeń kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1988–2014

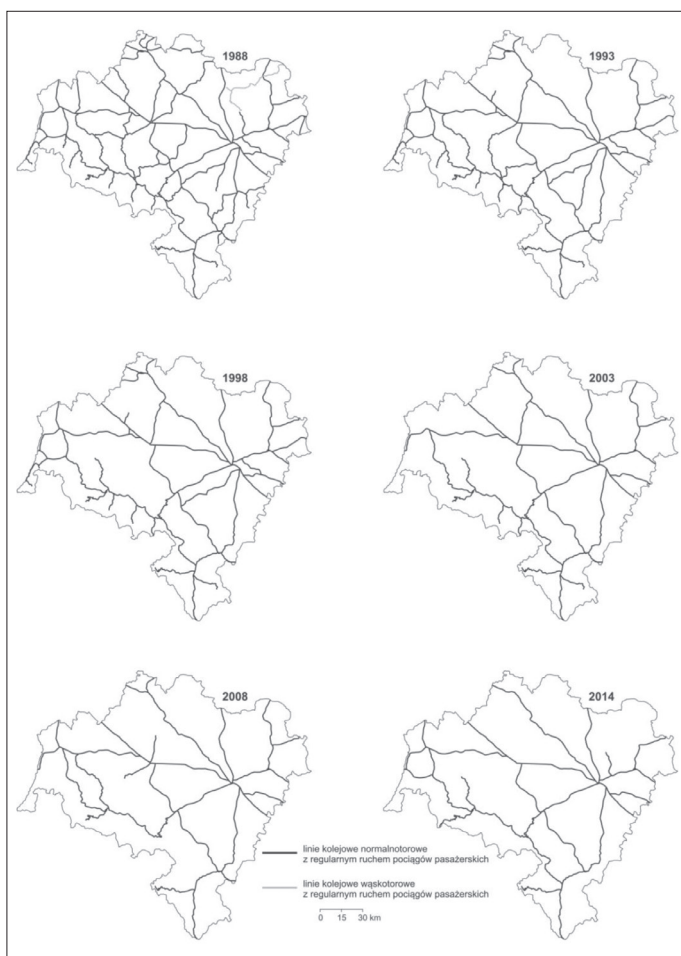
Zmiany, jakie zaszły w kolejowych przewozach pasażerskich na Dolnym Śląsku, dobrze oddaje analiza kierunków i natężenia połączeń. W roku 1988 pociągi pasażerskie kursowały po około 2196 kilometrach dolnośląskich linii kolejowych. Pasażerskie połączenia kolejowe dosyć równomiernie obsługiwały cały analizowany obszar (rysunki 2 i 3). Ruch pasażerski odbywał się zarówno po liniach magistralnych, pierwszo- i drugorzędnych, jak również znaczenia miejscowego. Liczne, otwarte dla ruchu pasażerskiego linie lokalne pozwalały mieszkańcom położonych peryferyjnie miejscowości na dotarcie do stacji węzłowych, gdzie po przesiadce mogli kontynuować podróż transportem kolejowym do ważnych ośrodków w regionie lub kraju. Wiele wariantów połączeń umożliwiało podróż koleją pomiędzy licznymi miejscowościami bez konieczności przesiadki we Wrocławiu, co ma miejsce obecnie, gdy układ linii czynnych dla ruchu pasażerskiego przyjął wybitnie promienisty układ.

Już w roku 1988 zaczęło się uwidaczniać postępujące wycofywanie ruchu pasażerskiego na poszczególnych liniach kolejowych. Przebiegający bardzo dynamicznie proces doprowadził do tego, że w 1993 roku w porównaniu do 1988, pociągi pasażerskie przestały kursować na około 508 kilometrach linii kolejowych obejmujących obszar obecnego województwa dolnośląskiego. Tym samym zaledwie w przeciągu 5 lat długość linii kolejowych z regularnym ruchem pasażerskim zmniejszyła się o około 23%. Ruch pasażerski przestał być prowadzony na odcinkach lub całym przebiegu aż 17 normalnotorowych linii kolejowych. Były to linie: 283, 284, 285, 302, 303, 304, 305, 316, 317, 320, 321, 326, 331, 334, 337, 362 i 372. Dodatkowo w 1991 roku zostały wyłączone z ruchu pasażerskiego odcinki kolei wąskotorowej Trzebnica Gaj – Przedkowice – Sulmierzyce oraz Przedkowice – Żmigród Miasto. Warto zanotować, że na początku 1990 roku wznowiono po wielu latach ruch pasażerski na przygranicznym odcinku linii nr 291 Mieroszów – Golińsk, którym



Rys. 2. Numeracja normalnotorowych linii kolejowych na obszarze obecnego województwa dolnośląskiego czynnych dla ruchu pasażerskiego w latach 1988–2014. (Brano pod uwagę linie kolejowe, które były czynne dla ruchu pasażerskiego przez cały wspomniany okres lub tylko jego część). Numeracja linii jest zgodna z tą, jaka obowiązywała w okresie, kiedy były one czynne dla ruchu pasażerskiego. Obecnie ze względu na likwidację części odcinków linii kolejowych posiadają one inną numerację, natomiast inne zostały wykreślone z ewidencji PKP PLK.

Źródło: opracowanie własne



Rys. 3. Linie kolejowe z regularnym ruchem pociągów pasażerskich na obszarze obecnego województwa dolnośląskiego w latach 1988, 1993, 1998, 2003, 2008 i 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8, 9]

pociągi pasażerskie pojechały m.in. do czeskiego Meziměstí. Proces zamykania linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego w latach 1988–1993 objął swoim zasięgiem obszar całego obecnego województwa dolnośląskiego, przy czym najmniejsze zmiany zaszły w tym względzie w południowej części wspomnianego obszaru.

W następnym brany pod uwagę pięciolecie (1993–1998) tempo opisywanego procesu zmniejszyło się i pociągi pasażerskie przestały kursować po liniach kolejowych o łącznej długości około 185 kilometrów. Dotyczyło to odcinków następujących linii kolejowych: 283, 284, 298, 302, 310 i 312. Pod względem przestrzennym zamknięcia nastąpiły głównie w środkowej i południowej części opisywanego obszaru. W latach 1998–2003 miało miejsce ponowne nasilenie zamykania linii dla przewozów pasażerskich, co doprowadziło do zawieszenia regularnego ruchu na 248 kilometrach szlaków kolejowych. Zamknięcia objęły swoim zasięgiem odcinki linii położonych w głównej mierze w zachodniej oraz środkowo-wschodniej części województwa. Posiadały one następującą numerację, nie wliczając krótkich odcinków łącznikowych: 14, 181, 274, 282, 285, 290, 292, 303, 308, 316, 340 i 344. Należy pamiętać, że tylko 2 kwietnia 2000 roku w całej Polsce przewozy pasażerskie zostały zawieszono na 1028 kilometrach linii kolejowych. Tym samym widać, że zarówno przełom lat 1980/1990 oraz 1990/2000 był bardzo niekorzystnym okresem dla polskiej, w tym również dolnośląskiej kolei, biorąc pod uwagę transport pasażerski.

W czasie kolejnych pięciu lat, od 2003 do 2008 roku zamknięto dla regularnego ruchu pasażerskiego linie o łącznej długości 122 kilometrów. Poszczególne odcinki przynależały do linii kolejowych o następującej numeracji: 286, 289, 291, 298, 299, i 322. Wiele z nich było położonych w obszarze sudeckim. Ruch pasażerski został natomiast wznowiony na odcinku linii nr 282 (Węglińiec – Żary) oraz linii nr 283 (Lwówek Śląski – Zebrzydowa). 14 grudnia 2008 roku reaktywowano także połączenia na linii kolejowej nr 284 na odcinku Legnica – Jerzmanice Zdrój, po czym ponownie je zawieszono po kilku miesiącach funkcjonowania. Łączna długość trzech opisywanych odcinków wyniosła 72 kilometry w granicach województwa dolnośląskiego. Porównując sytuację, jaka miała miejsce 1 października 2014 roku, do tej sprzed 6 lat, należy stwierdzić, że regularne przewozy pasażerskie zostały zlikwidowane/zawieszono na 116 kilometrach linii kolejowych, co było najmniejszą wartością wśród wszystkich analizowanych przedziałów czasowych w tym opracowaniu. Ponadto aż na 110 kilometrach linii wznowiono regularne przewozy pasażerskie, po ich wcześniejszym zawieszeniu. Likwidacja regularnych połączeń pasażerskich nastąpiła na odcinkach linii kolejowych: 14, 137, 281, 283 i 289, natomiast wznowiono je na odcinkach przynależnych do linii: 274, 286, 311 i 326.

Pod względem długości linii kolejowych, na których realizowano regularne kolejowe przewozy pasażerskie, okres 26 lat, od roku 1988 do 2014, w przypadku Dolnego Śląska przyniósł drastyczną, niespotykaną do tej pory jej

redukcję. Jeszcze w 1988 roku pociągi pasażerskie kursowały po około 2196 kilometrach dolnośląskich szlaków kolejowych, natomiast według stanu z 1 października 2014 roku wartość ta zmalała do zaledwie około 1037 kilometrów. Oznacza to spadek długości sieci kolejowej z regularnymi przewozami pasażerskimi w opisywanym okresie o 53%. Obecnie ruch pociągów pasażerskich w zdecydowanej mierze w województwie dolnośląskim odbywa się po liniach magistralnych i pierwszorzędnych. Do rzadkości należą linie drugorzędne i znaczenia miejscowego z kursującymi regularnie pociągami pasażerskimi. Przykładem linii znaczenia miejscowego czynnych w regularnym ruchu pasażerskim mogą być linie: 309 (Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój), 311 (Jelenia Góra – Jakuszyce) czy 326 (Wrocław Psie Pole – Trzebnica). Wiele decyzji o zamknięciu poszczególnych linii dla ruchu pasażerskiego, a czasami również towarowego, może dziwić chociażby ze względu na to, że w niektórych przypadkach w niewielkim odstępie czasu przed zamknięciem ponoszono koszty na ich remonty. Odcinek linii kolejowej numer 284 Legnica – Jerzmanice Zdrój został nawet w roku 1988 zelektryfikowany [2], po czym w roku 1996 zamknięto go dla ruchu pasażerskiego. Innym problemem, który się pojawił w przypadku niektórych linii, jest wielokrotna zmiana oferty przewozowej w dość krótkim czasie lub wręcz naprzemienne zawieszanie i wznowianie ruchu pasażerskiego. Skrajnym przypadkiem na Dolnym Śląsku może być odcinek Zebrzydowa – Lwówek Śląski wchodzący w skład linii kolejowej nr 283. Odcinek ten został zamknięty dla ruchu pasażerskiego w połowie 1996 roku. Następnie przewozy pasażerskie reaktywowano w grudniu 2007 roku, aby znów je zawiesić w grudniu 2010 roku. Ponowne wznowienie przewozów nastąpiło w styczniu 2011 roku (po 23 dniach od likwidacji połączeń) za sprawą Kolei Dolnośląskich. Pociągi pasażerskie kursowały jednak tylko do grudnia 2011 roku [10]. Po zmianach rozkładu jazdy z 14 grudnia 2014 roku na wspomnianym odcinku kursuje jedna para pociągów w soboty, niedziele i święta.

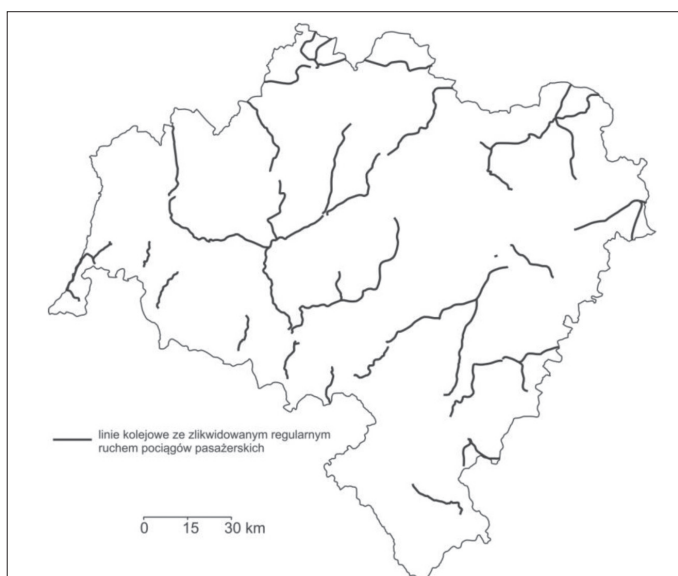
Analizując rysunek nr 4, ukazujący linie kolejowe ze zlikwidowanym regularnym ruchem pociągów pasażerskich w latach 1988–2014 (nie wliczając linii, które zostały zamknięte, a następnie wznowiono na nich ruch pasażerski, biorąc pod uwagę stan z 1 października 2014), należy zauważyć, że proces ten charakteryzował się dosyć regularnym przestrzennym przebiegiem. Uwidacznia się również specyficzna sytuacja sudeckich linii kolejowych położonych w południowej części województwa, które zostały w dużej mierze wyłączone z ruchu pasażerskiego. Wiele miejscowości straciło także pozycję ważnego węzła kolejowego w transporcie pasażerskim. Dobrym przykładem jest położony w północnej części województwa Głogów, z którego jeszcze w 1988 roku przewozy pasażerskie były realizowane w 6 kierunkach, natomiast w 2014 roku już tylko w dwóch po głównej, magistralnej linii kolejowej numer 273. Innym przykładem jest stacja Marciszów znajdująca się w niewielkiej miejscowości o tej samej nazwie w powiecie kamiennogórskim, w południowo-zachodniej części województwa

dolnośląskiego – 4 kierunki połączeń pasażerskich w 1988 roku i już tylko 2 w roku 2014.

Biorąc pod uwagę natężenie pasażerskich połączeń kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1988 i 2014, można dostrzec pewne przestrzenne zależności w tym względzie (rys. 5). W 1988 roku do linii kolejowych o największym natężeniu połączeń pasażerskich, powyżej 20 par na dobę, należały: linia nr 143 na odcinku Wrocław – Oleśnica, linia nr 132 na całym swoim dolnośląskim przebiegu, linia nr 281 pomiędzy Oleśnicą a Grabownem Wielkim, linia 271 z Wrocławia w kierunku Poznania oraz linia 274 z Wrocławia do Jeleniej Góry. Natężenie powyżej 20 połączeń pasażerskich na dobę było notowane również na krótkich odcinkach linii wychodzących głównie z najważniejszych stacji węzłowych, które skupiały pociągi pasażerskie nadjeżdżające z różnych kierunków. Duże natężenie połączeń, ale już poniżej 20 par na dobę notowano m.in. na: odcinku Wrocław – Zgorzelec przynależnym do linii kolejowych nr 275, 282 i 278, linii nr 273 z Wrocławia do Głogowa i dalej w kierunku Zielonej Góry, linii nr 276 z Wrocławia do Kłodzka, linii 143 z Oleśnicy w kierunku Namysłowa i linii nr 311 z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby. Oprócz ostatniej wymienionej linii wszystkie pozostałe były liniami magistralnymi bądź pierwszorzędnymi. Tym samym największe natężenie pasażerskich połączeń kolejowych notowano w głównej mierze na liniach łączących Wrocław z innymi ważnymi ośrodkami na Dolnym Śląsku oraz poza nim.

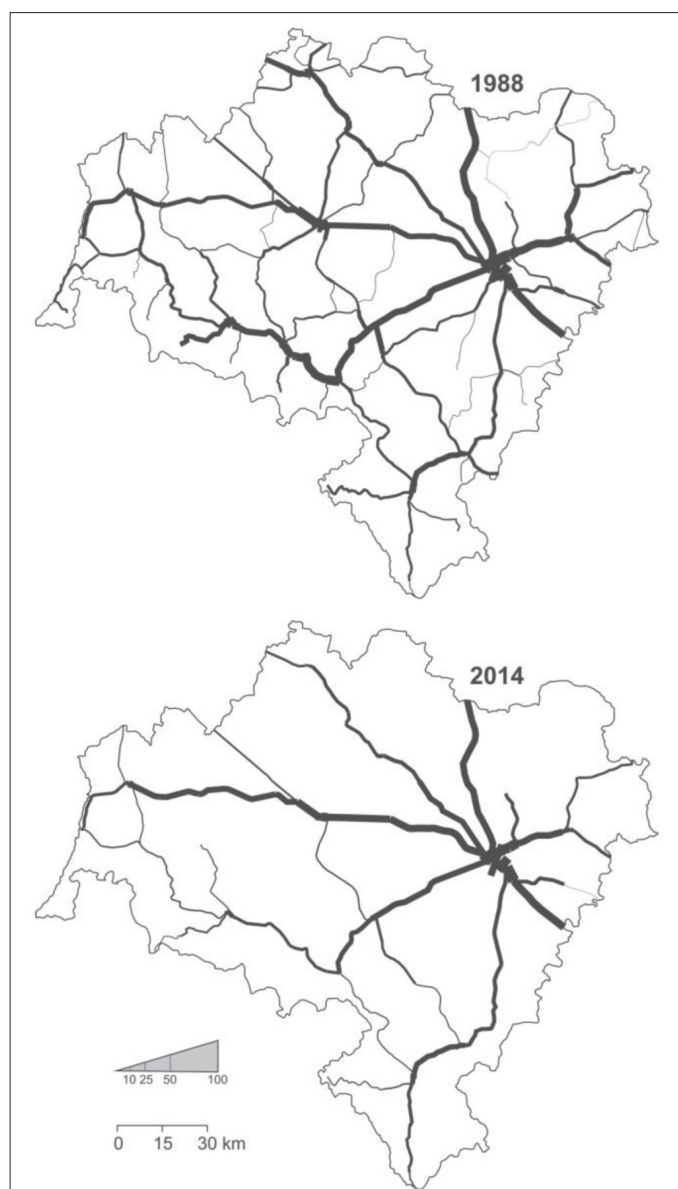
W 2014 roku, podobnie jak to było w 1988, wspomniane linie o najwyższych wartościach natężenia zachowały swoją dominującą pozycję. Na niektórych liniach natężenie połączeń spadło, jednak w przypadku linii magistralnych utrzymało się ono na prawie niezmiennym poziomie, a czasami w 2014 roku liczba kursujących pociągów była większa od tej z 1988. W województwie dolnośląskim połączenia pasażerskie ukształtowały się w układzie o promienistym charakterze, z centrum we Wrocławiu. Tym samym wiele miast powiatowych, położonych przy najważniejszych szlakach kolejowych, nie ucierpiało aż tak mocno, jak miało to miejsce w przypadku miejscowości położonych peryferyjnie względem głównych szlaków kolejowych. Uwidacznia się to chociażby przy analizie bezpośrednich połączeń pasażerskich pomiędzy Wrocławiem a obecnymi miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego dla lat 1988 i 2014. W takiej samej liczbie miast powiatowych – po 8 miejscowości – zanotowano spadek, jak i wzrost liczby bezpośrednich połączeń pasażerskich z Wrocławiem. W przypadku Lubania i Oławy liczba kursujących pociągów z Wrocławia pozostała na takim samym poziomie, natomiast siedem przeanalizowanych miast nie posiadało ich zarówno w roku 1988, jak i 2014. We wspomnianym okresie bezpośrednio regularne połączenia pasażerskie przestały być wykonywane do Milicza i Lubina, natomiast uruchomiono je w przypadku Dzierżoniowa.

Obecnie nieliczne magistralne i pierwszorzędne linie kolejowe, ze względu na likwidację ruchu pasażerskiego na większości linii drugorzędnych i znaczenia miejscowego, skupiają większość pasażerskiego ruchu kolejowego w wo-



Rys. 4. Linie kolejowe zamknięte dla regularnego ruchu pasażerskiego na obszarze obecnego województwa dolnośląskiego w latach 1988–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8]



Rys. 5. Natężenie pasażerskich połączeń kolejowych na obszarze obecnego województwa dolnośląskiego w latach 1988 i 2014.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8, 9]

jewództwie dolnośląskim. W 2014 roku, poza liniami magistralnymi oraz odcinkami czterech linii pierwszorzędnych (143, 274, 276, 277), natężenie powyżej 10 par połączeń na dobę utrzymywało się jedynie na linii 326 z Wrocławia do Trzebnicy. Linia 326 jest przykładem linii znaczenia miejscowego, na której po prawie 20 latach od zawieszenia ruchu pasażerskiego reaktywowano przewozy pasażerskie, które są obecnie realizowane przez samorządową spółkę Koleje Dolnośląskie.

Na odcinkach linii kolejowych, na których w 1988 roku natężenie połączeń nie przekraczało 5 kursów na dobę, najczęściej już do połowy lat 90. ruch pasażerski był zlikwidowany. Szczególnie szybko nastąpiło to na odcinkach, na których kursowały po 2–3 pary pociągów pasażerskich na dobę, a czas podróży, ze względu na małą prędkość kursujących pociągów, był bardzo długi. Dla przykładu, w 1988 roku pociągom pasażerskim pokonanie 12-kilometrowego odcinka Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok zajmowało co najmniej 53 minuty. Z Kamieńca Ząbkowickiego kursowały na dobę 3 pociągi. Obecnie na żadnej z linii kolejowych, na której natężenie połączeń w 1988 roku utrzymywało się na tak niskim poziomie, nie kursują pociągi pasażerskie. Z kolei na wielu liniach pierwszo- i drugorzędnych, na których natężenie połączeń w 1988 roku oscylowało przeważnie w granicach 5–10 na dobę, a czasami nawet przekraczało tę wartość, obecnie ruch pasażerski jest realizowany w znacznie ograniczonym stopniu. Jako przykład można tutaj podać linie: nr 137 (cały dolnośląski odcinek), 274 (Jelenia Góra – Zgorzelec), 279 (Lubań – Węgliniec), 283 (Jelenia Góra – Lwówek Śląski) czy 286 (Wałbrzych – Kłodzko). Jako jedną z przyczyn tak drastycznego wycofania przewozów pasażerskich z linii drugorzędnych, a w szczególności znaczenia miejscowego, oprócz wyeksploatowania poszczególnych odcinków linii kolejowych i zaniechania ich dalszych napraw i konserwacji, podaje się również brak posiadanego przez PKP odpowiedniego taboru, którego wykorzystanie byłoby bardziej ekonomiczne na odcinkach o niewielkich potokach podróży. Na części linii drugorzędnych i miejscowego znaczenia na Dolnym Śląsku pod koniec lat 80. i w pierwszej połowie lat 90. kursowały pociągi pasażerskie zestawione z lokomotywy parowej bądź spalinowej oraz 2–3

wagonów pasażerskich. Jeszcze od roku 2000, m.in. na pierwszorzędnej linii nr 137 niektóre kursy obsługiwane były przez pociąg zestawiony z lokomotywy spalinowej i tylko jednego wagonu pasażerskiego. Stosowanie takiego rodzaju taboru generowało bardzo wysokie koszty eksploatacyjne, które mogły być znacząco zmniejszone poprzez stosowanie na tych liniach m.in. wagonów spalinowych czy spalinowych zespołów trakcyjnych [2, 11]. Obecnie szynobusy w województwie dolnośląskim kursują na wielu nieelektryfikowanych liniach kolejowych, na których przewozy pasażerskie prowadzi Koleje Dolnośląskie. Ich pojawienie się na dolnośląskich szlakach, podobnie zresztą jak w innych regionach Polski, nastąpiło jednak zdecydowanie za późno, aby uratować ruch pasażerski na wielu obecnie nieczynnych liniach.

Analizując wybrane relacje połączeń pasażerskich zlikwidowanych od roku 1989, widać pewne wspólne cechy oraz sekwencję wydarzeń prowadzącą w ostateczności do zawieszenia bądź zlikwidowania ruchu pasażerskiego (tab. 1). Wybrane do analizy połączenia pasażerskie zlikwidowane pod koniec lat 80. i w latach 90. charakteryzowały się bardzo małą częstotliwością kursowania. Ponadto wykazywały się niekorzystną relacją czasu do pokonywanej odległości. Dla przykładu pokonanie 22-kilometrowego odcinka pomiędzy stacjami Świdnica Kraszowice i Jedlina Zdrój zajmowało w 1988 roku – przy najszybszym połączeniu – 48 minut. W przypadku relacji połączeń pasażerskich zlikwidowanych od 2000 roku można zauważyć, że w większości przypadków na przestrzeni kilkunastu lat dochodziło na nich do zdecydowanej redukcji realizowanych kursów. W 1988 roku z Legnicy do Lubina kursowało 9 pociągów, natomiast w roku 2010, kiedy nastąpiła ostateczna likwidacja, już tylko 4. Od 1988 do roku 2000 liczba kursujących pociągów pasażerskich dla relacji Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice zmalała z 8 do 2, a z Wrocławia Nadodrze do Jelcza Miłoszyc z 6 do 1. Na wielu liniach, ze względu na pogarszający się stan infrastruktury, z roku na rok wydłużał się również czas podróży. Tym samym prowadzona w taki sposób polityka PKP, polegająca na stopniowym zmniejszaniu liczby kursujących pociągów pasażerskich oraz niedostosowaniu czasu ich kursowania do potrzeb

Tabela 1

Charakterystyka wybranych relacji połączeń pasażerskich zlikwidowanych od 1989 r. na obszarze obecnego województwa dolnośląskiego						
Relacja połączenia	Odległość	Rok likwidacji połączeń pasażerskich	1988		Rok likwidacji połączeń pasażerskich	
			Liczba połączeń	Czas najszybszego połączenia	Liczba połączeń	Czas najszybszego połączenia
Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój	22	1989	2	48	2	51
Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok	12	1989	3	53	3	53
Złotoryja – Lwówek Śląski	27	1991	4	71	4	49
Lubań Śląski – Leśna	11	1991	2	32	2	36
Głogów – Góra Śląska	36	1991	5	120	5	113
Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście	58	2000	8	78	2	106
Jelenia Góra – Karpacz	17	2000	4	38	4	41
Wrocław Nadodrze – Jelcz Miłoszyce	26	2000	6	39	1	33
Legnica – Lubin Górnicy	23	2010*	9	28	4	50
Leszno – Głogów	45	2011	10	53	5	69

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8].

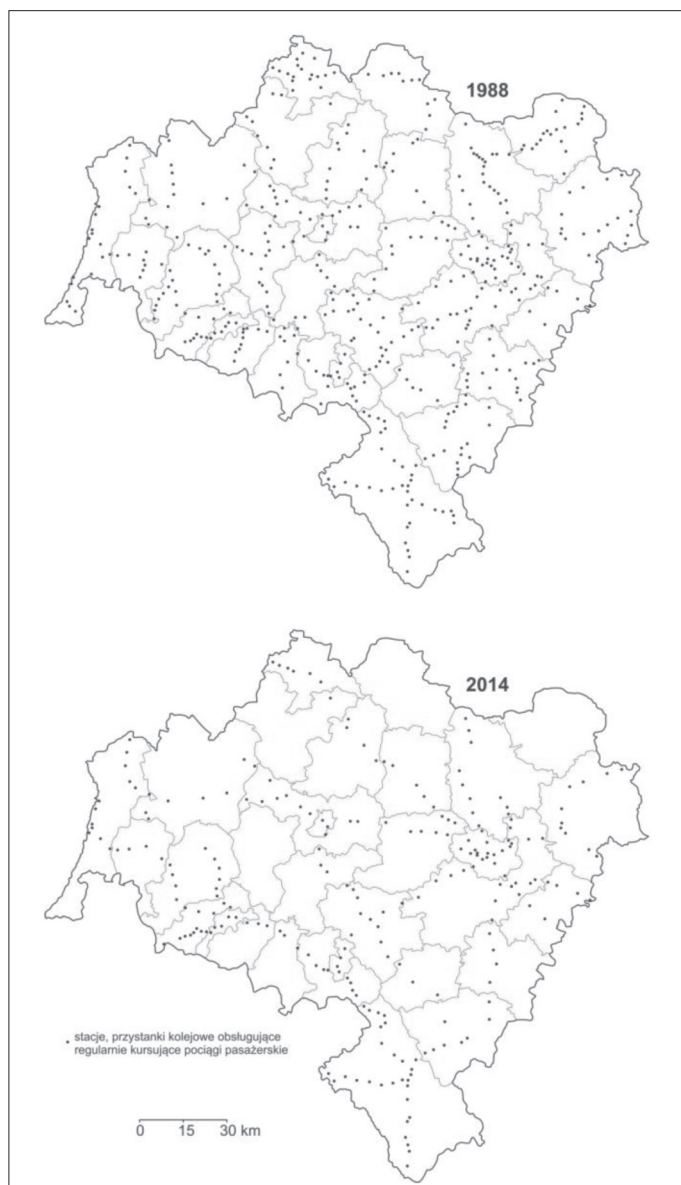
* wcześniej regularny ruch pasażerski na odcinku Legnica – Lubin Górnicy był zawieszony w latach 2004–2007

lokalnej społeczności, prowadziła do zmniejszania się popytu na przewozy kolejowe, co prowadziło do zwiększania się deficytowości połączenia i w konsekwencji skutkowało zamknięciem danego odcinka dla ruchu pasażerskiego.

Dostępność pasażerskiego transportu kolejowego na Dolnym Śląsku w latach 1988 i 2014.

Opisane we wcześniejszym rozdziale zmiany, jakie zaszły w przypadku kierunków i natężenia pasażerskich połączeń kolejowych na Dolnym Śląsku, musiały się przełożyć na dostępność transportową analizowanego obszaru. Na stacjach i przystankach osobowych, na których zatrzymywały się kursujące regularnie pociągi pasażerskie, doszło do podobnej redukcji jak w przypadku linii kolejowych. Od 1988 do 2014 roku ich liczba zmalała o prawie 51% z 460 do 226 (rys. 6). Spowodowało to spadek gęstości stacji i przystanków osobowych czynnych dla regularnego ruchu pasażerskiego z 2,3 do 1,1 na 100 km². Analizując wspomniane zjawisko w układzie powiatowym, widać, że według danych z 2014 roku już 3 powiaty województwa dolnośląskiego były całkowicie pozbawione regularnych pasażerskich połączeń kolejowych. Zaliczały się do nich powiaty: górski, milicki i złotoryjski. W roku 1988 żadna z jednostek odniesienia przestrzennego odpowiadająca współczesnym powiatom nie była pozbawiona pasażerskich połączeń kolejowych. Dodatkowo w 1988 nie było obszaru odpowiadającego współczesnemu powiatowi, który cechowałby się gęstością stacji i przystanków osobowych na poziomie poniżej 1 na 100 km². W roku 2014 oprócz 3 wymienionych powiatów, w których nie funkcjonuje już regularny kolejowy transport pasażerski, było aż 11 powiatów o tak niskiej gęstości opisywanej infrastruktury kolejowej. Prawie całkowicie pozbawiony pasażerskiego transportu kolejowego jest również powiat polkowicki, na którego obszarze znajduje się tylko jeden przystanek osobowy. W 1988 roku największa liczba branych pod uwagę stacji i przystanków osobowych znajdowała się w jednostkach przestrzennych odpowiadającym swoim zasięgiem współczesnym powiatom: kłodzkiemu (36), wrocławskiemu ziemskiemu (32) i świdnickiemu (28). W roku 2014 pod tym względem nadal na pierwszym miejscu znajdował się powiat kłodzki (29) przed powiatami wrocławskim grodzkim (19) oraz jeleniogórskim i wrocławskim ziemskim (po 16). W przypadku aż 18 powiatów w latach 1988–2014 liczba stacji i przystanków osobowych, które obsługiwały regularnie kursujące pociągi pasażerskie, zmniejszyła się co najmniej o 50%.

Analizując dostępność regularnego pasażerskiego transportu kolejowego w miastach województwa dolnośląskiego, uwidacznia się bardzo duży regres tejże dostępności w latach 1988–2014. Podczas gdy w 1988 na opisywanym obszarze istniało tylko 8 miast pozbawionych tego rodzaju transportu, to w 2014 roku ich liczba wyniosła 36, czyli nastąpił 4,5-krotny wzrost. W 1988 roku największym miastem nie posiadającym pasażerskich połączeń kolejowych była Bielawa z liczbą mieszkańców przekraczającą wtedy 34 tysiące, natomiast w 2014 roku bez połączeń kolejowych pozostawał liczący ponad 73 tysiące mieszkańców



Rys. 6. Stacje i przystanki osobowe obsługujące regularne połączenia pasażerskie na obszarze obecnego województwa dolnośląskiego w latach 1988 i 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8]

Lubin. Jest on obecnie drugim co do wielkości miastem w Polsce, które nie jest obsługiwane przez pociągi pasażerskie [12]. W zdecydowanej większości miasta, które utraciły połączenia pasażerskie, to niewielkie ośrodki o liczbie mieszkańców nie przekraczającej 10 000, chociaż nie brakuje też większych ośrodków, w tym miast powiatowych takich jak: Milicz, Góra, Złotoryja, Kamienna Góra czy wspomniany wcześniej Lubin. Będąc obecnie miastem powiatowym Polkowice nie posiadały pasażerskich połączeń kolejowych już w 1988 roku. Niekorzystną tendencją jest również pozbawienie połączeń kolejowych wielu miast o funkcjach wypoczynkowych i uzdrowiskowych. Część miast, w których nie funkcjonował kolejowy transport pasażerski, w 1988 roku znajdowała się w pobliżu czynnych dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych. Obecnie sytuacja w tym względzie zdecydowanie się pogorszyła. Pasażerskiego transportu kolejowego są pozbawione duże połacie województwa dolnośląskiego.

Przewoźnicy wykonujący pasażerskie połączenia kolejowe w województwie dolnośląskim w 2014 roku

W 2014 roku w województwie dolnośląskim regularne pasażerskie połączenia kolejowe wykonywało 3 przewoźników. Byli to: PKP InterCity, Przewozy Regionalne oraz Koleje Dolnośląskie. Pierwsza ze spółek w 2014 roku wykonywała głównie pojedyncze kursy na magistralnych i pierwszorzędnymi liniach kolejowych. Większość połączeń o charakterze aglomeracyjnym, regionalnym, a także międzyregionalnym jest wykonywana przez Przewozy Regionalne i Koleje Dolnośląskie. Pociągi wymienionych dwóch spółek kursują także do Republiki Czeskiej i Niemiec. Obecnie Koleje Dolnośląskie realizują połączenia na kilku liniach, na których kursowali wcześniej inni przewoźnicy. Należą do nich między innymi połączenia: Wałbrzych – Kłodzko, Legnica – Kamieniec Ząbkowicki, Wrocław – Trzebnica, czy Kłodzko – Kudowa Zdrój. W ostatnich latach na dolnośląskim rynku połączeń kolejowych coraz bardziej widoczne staje się przejmowanie wybranych relacji połączeń Przewozów Regionalnych na rzecz samorządowej spółki Koleje Dolnośląskie. Taka sytuacja nastąpiła m.in. na odcinkach Wrocław – Legnica – Zgorzelec czy Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra. Trend ten jest cały czas utrzymywany, np. od grudnia 2015 roku Koleje Dolnośląskie uruchomiły pociągi relacji Wrocław – Rawicz. Tym samym samorządowy przewoźnik Koleje Dolnośląskie, skupiający się na początku swojej działalności na realizacji połączeń na trasach o mniejszych potokach podróży, coraz częściej wykonuje połączenia na magistralnych i pierwszorzędnymi liniach kolejowych łączących główne ośrodki miejskie regionu.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza dotycząca pasażerskiego transportu kolejowego na obszarze województwa dolnośląskiego potwierdziła ogólnokrajowe tendencje zachodzące w nim po 1989 roku. Przekształceniom dokonującym się w opisywanym rodzaju transportu towarzyszył, na niespotykaną dotąd skalę, regres linii kolejowych czynnych dla ruchu pasażerskiego, spadek natężenia połączeń pasażerskich czy wyłączenie z obsługi ruchu pasażerskiego wielu stacji i przystanków osobowych. W przypadku niektórych opisywanych zjawisk stwierdzono około 50-procentowy spadek w porównaniu do roku 1988. Pod względem przestrzennym brane pod uwagę zjawiska dotknęły cały obszar współczesnego województwa dolnośląskiego, przy czym można zauważyć pewne niewielkie dysproporcje w ich natężeniu w poszczególnych mniejszych jednostkach odniesienia przestrzennego. Regres pasażerskiego transportu kolejowego doprowadził do sytuacji, w której duże połączenia województwa zostały go całkowicie pozbawione. W ostatnich latach zauważono także dynamiczne zmiany na rynku przewoźników kolejowych realizujących przewozy pasażerskie. Są one w dużej mierze związane z powołaniem spółki samorządowej Koleje Dolnośląskie oraz przejmowaniem przez nią połączeń pasażerskich realizowanych wcześniej przez Przewozy Regionalne.

Z punktu widzenia sytuacji społeczno-gospodarczej oraz dostępności transportowej województwa dolnośląskiego zmiany, jakie zaszły po roku 1989 w przypadku pasażerskiego transportu kolejowego na wspomnianym obszarze, należy uznać za bardzo niekorzystne. Oczywiście na części tras utrzymywanie regularnych połączeń pasażerskich pod względem wielu aspektów byłoby nieuzasadnione, jednak tak dużą skalę likwidacji połączeń pasażerskich, trudno wytłumaczyć w całości obiektywnymi przesłankami. Należy się spodziewać, że procesy, które do tej pory zaszły na dolnośląskiej kolei w przypadku połączeń pasażerskich będą miały trwały charakter. W ostatnich latach pojawia się jednak wiele projektów wojewódzkich oraz lokalnych inicjatyw mających w zamierzeniu doprowadzić do rewitalizacji linii kolejowych oraz przywrócenia na nich ruchu pasażerskiego. Dla przykładu w uchwale z maja 2016 roku zarząd województwa dolnośląskiego wyraził chęć przejęcia od PKP PLK prawie 370 kilometrów linii kolejowych. Są wśród nich odcinki, na których obecnie nie odbywa się ruch pasażerski lub jego dalsze istnienie jest zagrożone. Do wspomnianych odcinków linii kolejowych należą m.in.: Mysłakowice – Karpacz, Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie, Jelenia Góra – Lwówek Śląski [13]. Na ostatnim z wymienionych odcinków pociągi pasażerskie przestały kursować z dniem 1 grudnia 2016 roku. Obecnie trudno jest ocenić możliwość realizacji wspomnianych powyżej planów.

Literatura

1. Taylor Z., *Sytuacja kolei a zamknięcia linii kolejowych w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, 2003.
2. Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGIPZ PAN, Warszawa 2007.
3. Majewski J., *Współczesna sieć połączeń kolejowych w przestrzeni Polski*, prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 2002, t. VIII.
4. Lijewski T., *Zabytki kolejowe w Polsce*, prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 2003, t. IX.
5. *Transport – wyniki działalności w latach 1989–2014*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
6. Polewska-Dorożnik H., *Polski transport drogowy osób we Wspólnocie Europejskiej – bilans otwarcia*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2005, nr 7.
7. OECD Statistics, <http://stats.oecd.org> [dostęp: 5.03.2015]
8. Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (wybrane lata), Warszawa.
9. Strona internetowa PKP Polskie Linie Kolejowe, <http://www.plk-sa.pl> [dostęp: 1.10.2014]
10. Strona internetowa Ogólnopolska Baza Kolejowa, <http://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=531&cod=0&do=68&tokno=historia> [dostęp: 5.03.2015]
11. Piech R., *Rynek SZT i jego ofiary*, Strona internetowa InfoRail, 2010, <http://inforail.pl/text.php?id=36036> [dostęp: 5.03.2015]
12. Trammer K., *Miasta bez kolei? Głównie w Polsce*, strona internetowa Centrum Zrównoważonego Transportu, 2014, <http://www.czt.org.pl/component/k2/item/85-miasta-bez-kolei-glownie-w-polsce>, [dostęp: 5.03.2015]
13. Szymajda M., *Dolnośląskie chce przejąć prawie 370 kilometrów linii kolejowych*, strona internetowa Rynek Kolejowy, 2016, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/dolnoslaskie-chce-przejac-prawie-370-kilometrow-linii-kolejowych-76967.html>, [dostęp: 5.01.2017]