

Mgr inż. Iwona Wróbel  
Instytut Kolejnictwa

# DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA WOJEWÓDZTW

## SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Diagnoza stanu infrastruktury transportowej
3. Wyniki przewozów pasażerskich
4. Oferta przewozowa w połączeniach międzywojewódzkich
5. Podsumowanie

## STRESZCZENIE

*Artykuł zawiera analizę dostępności komunikacyjnej województw pod względem gęstości sieci transportowej oraz liczby połączeń bezpośrednich, realizowanych transportem kolejowym, autobusowym i lotniczym. Dla tych trzech gałęzi transportu porównano i przeanalizowano czasy jazdy oraz ceny biletów z dwóch okresów (marca i października 2011 r.), będące obok dostępności przestrzennej i czasowej czynnikami decydującymi o wyborze środka transportu, a tym samym o jego pozycji konkurencyjnej. Przedstawiono również i porównano wyniki analizowanych gałęzi transportu, mierzone wielkością przewozów.*

## 1. WSTĘP

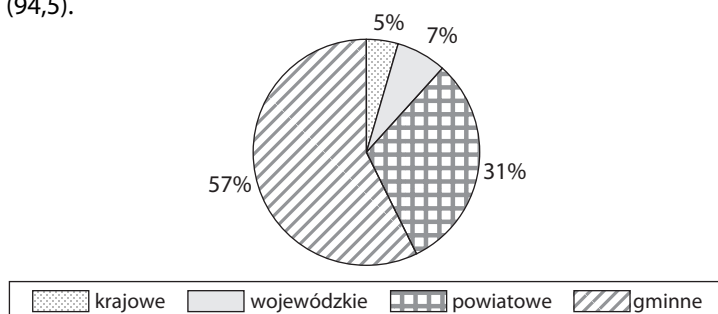
Jednym z podstawowych zadań publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy wszystkimi regionami kraju oraz każdego z nich ze stolicą. Niska jakość, bądź brak połączeń transportowych decydują o rozwoju gospodarczym i ekonomiczno-społecznym regionów, a także o wymianie naukowej i kulturalnej i co wydaje się szczególnie istotne, o rozwoju szkolnictwa wyższego w danym ośrodku wojewódzkim. Obserwowane w ostatnich latach negatywne zjawiska, takie jak redukcja liczby połączeń międzywojewódzkich, wydłużanie czasów jazdy spowodowane zarówno złym stanem infrastruktury (kolej), jak i jej zatłoczeniem (drogi) przyczyniają się do izolacji niektórych regionów, podczas gdy zadaniem państwa jest pogłębianie integracji i spójności przestrzennej.

Pomimo zasadniczych różnic głównych walorów i ograniczeń poszczególnych rodzajów transportu, niniejszy artykuł nie jest próbą rekomendowania żadnej gałęzi transportu, ani tym bardziej żadnego przewoźnika. Celem niniejszej publikacji jest wskazanie, która z gałęzi transportu radzi sobie najlepiej w sytuacji ogólnego spadku przewozów transportem zbiorowym oraz uwypuklenie naturalnych predyspozycji do obsługi połączeń międzywojewódzkich pod względem dostępności przestrzennej i czasowej, a także czasów przejazdu i cen biletów.

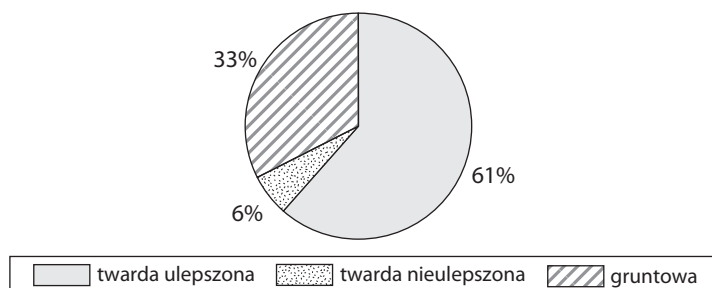
## 2. DIAGNOZA STANU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

W 2010 roku **długość dróg publicznych** w Polsce wynosiła 406,1 tys. km, co daje średnią gęstość 129,9 km na 100 km<sup>2</sup>, przy czym aż 88% stanowiły drogi powiatowe i gminne (rys. 1). Ze względu na rodzaj nawierzchni dróg publicznych, rysunek 2, 61% dróg ma nawierzchnię twardą ulepszoną, 6% twardą nieulepszoną, a 33% to są drogi gruntowe.

Największą gęstością dróg charakteryzują się województwa śląskie i małopolskie, które mają odpowiednio: 208,3 km i 200,0 km dróg na 100 km<sup>2</sup>. Województwa o najmniejszej gęstości dróg to: zachodniopomorskie (82,6), warmińsko-mazurskie (93,4) i lubuskie (94,5).

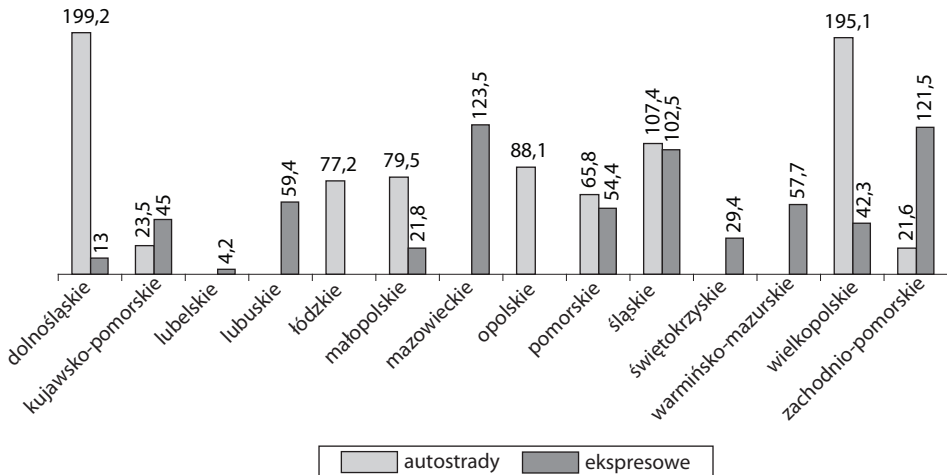


Rys. 1. Struktura dróg publicznych w Polsce w roku 2010



Rys. 2. Nawierzchnia dróg publicznych w Polsce w roku 2010

W Polsce nadal brakuje dróg o najlepszym standardzie: autostrad (A) i dróg ekspresowych (S). W 2010 roku ich łączna długość wynosiła 1532,1 km (rys. 3), co daje wskaźnik udziału tych dróg w łącznej długości dróg publicznych równy 0,38%. W celu porównania, w Niemczech długość autostrad stanowi około 1,8% długości wszystkich dróg. Ambitny plan oraz zapewnienia strony rządowej o budowie 2 tys. km tras szybkiego ruchu do „EURO 2012” jest nierealny wobec opóźnień w rozstrzygnięciu przetargów i problemów finansowania inwestycji.



Rys. 3. Długość autostrad i dróg ekspresowych w województwach w 2010 roku

Oprócz wspomnianych braków dróg ekspresowych i autostrad, problemem w transporcie drogowym jest słaba wydolność sieci komunikacyjnej, brak obwodnic pozwalających na ruch tranzytowy omijający centra miast, nasilająca się kongestia i wysoki poziom wypadkowości.

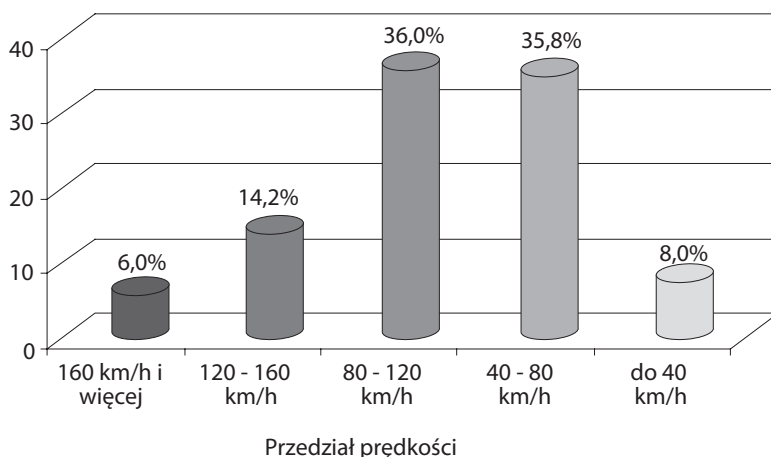
Łączna długość **sieci kolejowej** w Polsce wynosi 20,2 tys. km linii, co daje wskaźnik gęstości 6,5 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. W strukturze liczby torów dominują linie jednotorowe (57%). Podobny udział (blisko 60%) w ogólnej długości sieci kolejowej, mają linie zelektryfikowane. Największą gęstość sieci ma województwo śląskie – 17,5 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni, natomiast najmniejszą województwo podlaskie i lubelskie – 3,8 i 4,1 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni.

Pod koniec 2010 roku na sieci kolejowej było **2625 dworców kolejowych** bardzo zróżnicowanych pod względem wielkości, zakresu pełnionych funkcji oraz stanu technicznego i estetyki. W tej grupie czynne dworce stanowiły 35,6% (936 obiektów). Główną bolączką sieci kolejowej jest jej zły stan techniczny, co powoduje że transport kolejowy jest nieatrakcyjny dla klientów. Ocena stanu technicznego przeprowadzona na koniec 2010 roku [1] wykazała, że:

- 36% linii kolejowych znajduje się w dobrym stanie technicznym, tzn. że ruch po tych liniach może odbywać się w sposób sprawny,

- 35% linii kolejowych jest w stanie dostatecznym, co oznacza, że występują punktowe ograniczenia prędkości,
- 29% linii kolejowych jest w stanie niezadowalającym, co świadczy o pilnej potrzebie podjęcia prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych.

Oprócz złego stanu infrastruktury powodującego niską prędkość pociągów (rys. 4), a tym samym wydłużenie czasów podróży, transport kolejowy boryka się z problemami przestarzałego i awaryjnego taboru, niskim poziomem punktualności pociągów, nieskutecznymi skomunikowaniami na stacjach węzłowych, często brakiem koordynacji rozkładu jazdy pomiędzy przewoźnikami oraz brakiem integracji taryfowej.



Rys. 4. Procentowa struktura prędkości linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę PKP PLK S.A.

Infrastrukturę **transportu lotniczego** w Polsce stanowi 12 portów lotniczych zlokalizowanych w: Bydgoszczy Szwederowie, Gdańsku Rębiechowie, Katowicach Pyrzowicach, Krakowie Balicach, Łodzi Lublinku, Poznaniu Ławicy, Rzeszowie Jasionce, Szczecinie Goleniowie, Szczytnie Szymanach (obecnie port jest nieczynny), Warszawie Okęciu, Wrocławiu Strachowicach, Zielonej Górze Babimoście (rys. 5).

W 2010 roku liczba tras lotniczych wynosiła 173, w tym trasy krajowe stanowiły niespełna 5%. Łączna długość tras lotniczych (liczona zgodnie z przepisami międzynarodowymi IATA) wyniosła 342,95 tys. km, natomiast trasy na odcinkach krajowych miały długość zaledwie 2,3 tys. kilometrów.

Poza niską dostępnością dla pasażerów, mankamentem w **transporcie lotniczym** jest przede wszystkim brak możliwości sprawnego przewozu podróżnych z centrum i do centrum miast. Porty lotnicze są oddalone średnio kilkanaście kilometrów od centrum, stąd zaletę wynikającą z krótkiego czasu przelotu niweluje czas transferu podróżnych z centrum do lotniska i z lotniska do centrum oraz dodatkowo czas odprawy i przygotowania do lotu. Transport ten, poza wysokimi cenami biletów, jest także bardzo podatny na warunki atmosferyczne (np. mgła, opady, wyładowania atmosferyczne).



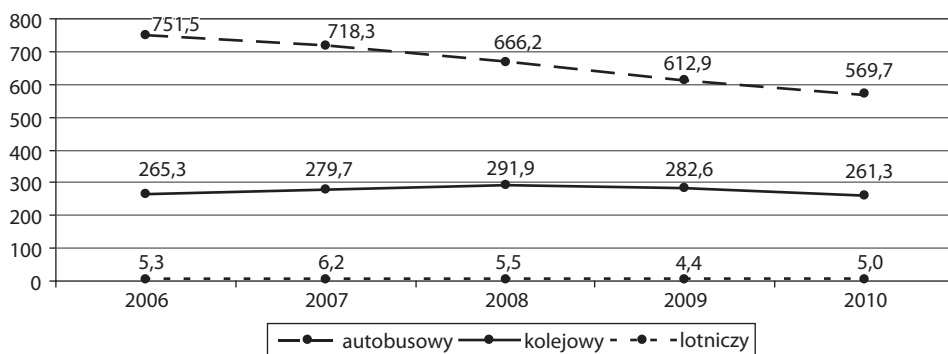
Rys. 5. Lokalizacja istniejących portów lotniczych w Polsce

### 3. WYNIKI PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

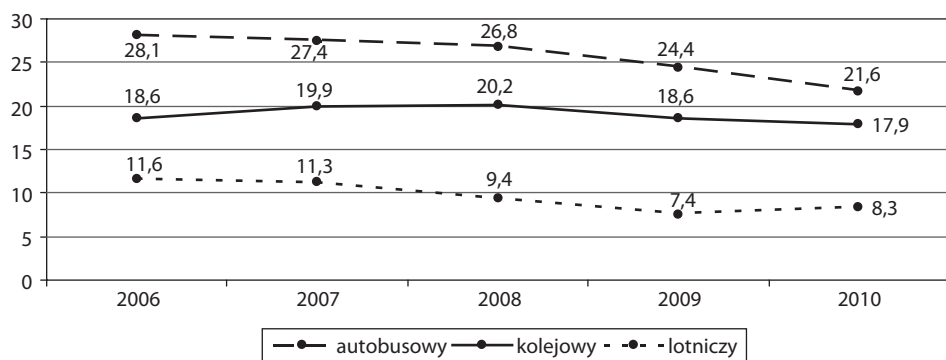
Na rysunkach 6 i 7 przedstawiono przewozy pasażerów i pracę przewozową w komunikacji krajowej w ostatnich pięciu latach, wykonane przez transport kolejowy (normalnotorowy), samochodowy zarobkowy<sup>1</sup> oraz transport lotniczy. Jak wynika z tych wykresów, wyraźny spadek około 25% występuje w transporcie autobusowym, zarówno w liczbie przewiezionych pasażerów, jak i wykonanej pracy przewozowej. Transport kolejowy najlepsze wyniki osiągnął w 2008 roku, kiedy to w stosunku do 2006 roku osiągnął wzrost o 10% liczby przewiezionych pasażerów i wzrost o 8,8% pracy przewozowej. W 2010 roku wskaźniki w transporcie kolejowym były najniższe w ostatnich pięciu latach.

Najkorzystniejszy dla transportu lotniczego był rok 2007, w którym w porównaniu z rokiem 2005 nastąpił wzrost o 21% liczby pasażerów i zwiększenie pracy przewozowej o 18%. W 2009 roku transport lotniczy w komunikacji krajowej osiągnął najniższe wyniki: spadek o 1,3 punktu procentowego w przewozie osób i o 0,12 punktu procentowego w wykonanej pracy przewozowej w stosunku do roku 2005. Należy jednak stwierdzić, że w komunikacji wewnętrznej transport lotniczy nie odgrywa większej roli, a jego udział w przewozach pasażerskich jest nieznaczny.

<sup>1</sup> W przedsiębiorstwach zatrudniających więcej niż 9 osób, bez komunikacji miejskiej.



Rys. 6. Przewóz pasażerów w komunikacji krajowej [mln osób]



Rys. 7. Praca przewoźowa w komunikacji krajowej [mld paskm]

Pierwsze półrocze 2011 roku przyniosło niewielkie wzrosty w transporcie kolejowym pasażerów. Z usług przewoźników kolejowych skorzystało łącznie 130,9 mln osób (wzrost w porównaniu z I półroczem 2010 roku o 0,05%). Wykonano pracę przewoźową na poziomie 8,67 mld pasażerokilometrów (o 1,5% większą niż w I półroczu 2010 roku).

Główny przewoźnik relacji międzyaglomeracyjnych i międzyregionalnych – spółka PKP Intercity S.A. – zanotowała w 2010 roku stratę około 30,5% liczby przewiezionych podróżnych i 20,2% wykonanej pracy przewoźowej. Niekorzystna sytuacja z grudnia 2010 roku, związana z publikacją rozkładu jazdy pociągów 2010 / 2011 i niedostateczna oferta przewoźników w okresie świąteczno-noworocznym, były dodatkowymi czynnikami psującymi wizerunek transportu kolejowego.

Pogarszający się wizerunek kolei z powodzeniem wykorzystuje transport lotniczy. Dziennik „Rzeczpospolita” [2] poinformował, że w I kwartale 2011 roku ruch pomiędzy polskimi miastami wzrósł o 25%. Jak wynika z danych portów lotniczych, najwięcej, bo 55,5 tys. osób skorzystało z połączenia z Gdańska do Warszawy, czyli o ponad 11% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Około 50 tys. osób przyleciało do Warszawy z Krakowa, a 26,3 tys. – z Poznania. Z połączeń krajowych najmniej osób korzysta na trasach z Bydgoszczy i Katowic, odpowiednio około 4,1 tys. i 6,5 tys. osób. Wzrost liczby przewiezionych pasażerów może być uzasadnieniem do uruchamiania

dotychczasowych tras z pominięciem stolicy. Niektóre porty lotnicze są zainteresowane rozszerzeniem siatki połączeń, np. Rzeszowa z Gdańskiem, czy Krakowa z Gdańskiem, Poznaniem i Szczecinem.

## 4. OFERTA PRZEWOZOWA W POŁĄCZENIACH MIĘDZYWOJEWÓDZKICH

Informacje zawarte w niniejszym rozdziale dotyczą bezpośrednich połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi w dwóch okresach: w marcu i październiku 2011 r. Uzyskano je z następujących źródeł:

- [www.rozklad-pkp.pl](http://www.rozklad-pkp.pl) – w transporcie kolejowym,
- [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl) – w transporcie autobusowym,
- [www.bluesky.tanie-loty.com.pl](http://www.bluesky.tanie-loty.com.pl) – w transporcie lotniczym z planowaną podróżą z jednogodniowym wyprzedzeniem.

Szczegółowe tablice porównujące trendy zmian liczby połączeń, czasu jazdy i cen biletów w transporcie kolejowym, autobusowym i lotniczym we wszystkich relacjach pomiędzy miastami wojewódzkimi znajdują się u autorki artykułu.

### 4.1. Transport kolejowy

Tylko 4 miasta: Katowice, Kraków, Warszawa i Wrocław mają bezpośrednie połączenia ze wszystkimi miastami wojewódzkimi. One też wykazują się największą liczbą połączeń międzywojewódzkich w ciągu doby. Najwięcej jest połączeń z Wrocławia – 164, przy czym ich liczba w marcu i październiku nie uległa zmianie. Warszawa miała w październiku 158 bezpośrednich połączeń do pozostałych miast wojewódzkich, czyli zyskała w stosunku do marca tylko jedno połączenie. Na rzecz Łodzi straciła 3 połączenia, a do Białegostoku i Zielonej Góry po 1 połączeniu. Zyskała natomiast na połączeniach do Wrocławia (3), Katowic (1), Opola (1) i Poznania (1). W porównaniu do marca, Kraków zyskał w październiku aż 11 połączeń, a Katowice 5 połączeń. Wysoką liczbą połączeń bezpośrednich wykazują się również Poznań i Opole, w których przeważają połączenia do/z Wrocławia. W październiku najmniej połączeń bezpośrednich miały: Białystok – 26, Olsztyn i Zielona Góra po 27 oraz Lublin – 29. Wśród wszystkich wojewódzkich miast, Kielce i Łódź nie mają połączeń bezpośrednich aż z siedmioma miastami wojewódzkimi, Olsztyn z sześcioma, Rzeszów i Zielona Góra z pięcioma, a Białystok, Lublin i Opole z czterema.

Czas podróży w transporcie kolejowym wynika z odległości, ograniczeń prędkości oraz z rodzaju pociągu: jego prędkości, liczby zatrzymań i czasu postoju na stacjach pośrednich. Porównanie czasu jazdy w marcu i październiku w 191 relacjach bezpośrednich połączeń kolejowych wykazuje, że:

- Nastąpiła poprawa oferty w 27 relacjach, przy czym średnio oszczędności czasu wyniosły dla każdej relacji 7 minut. Największe skrócenie czasu przejazdu osiągnięto w relacjach: Olsztyn – Warszawa, Białystok – Łódź – (po 22 min.), Olsztyn – Katowice – (18 min.), Szczecin – Zielona Góra – (16 minut).
- Nastąpiło pogorszenie oferty w 144 relacjach ze średnim wydłużonym czasem 23,5 minuty. Najgorsza oferta prezentuje się w połączeniach do Gdańska, gdyż łączny czas przejazdu z 14 miast wojewódzkich zwiększono w październiku o 673 minuty w stosunku do czasu przejazdu w marcu. Rekordowe zwiększenia czasu przejazdu wystąpiły w relacjach: Bydgoszcz – Kraków (95 minut), Gdańsk – Łódź (93 minuty), Katowice – Gdańsk (92 minuty).
- W 20 relacjach czas podróży nie uległ zmianie.

W ofercie kolejowej można podać przykłady świadczące o tym, że pociągi tej samej kategorii, kursujące po tej samej trasie, mają bardzo zróżnicowany czas przejazdu:

- w relacji Białystok – Olsztyn pociągiem TLK można odbyć podróż w czasie zarówno 4 godzin i 17 minut, ale również 5 godzin i 4 minut,
- w relacji Bydgoszcz – Lublin istnieje oferta przejazdu pociągiem TLK w czasie 6 godzin i 44 minut oraz 7 godzin i 28 minut,
- w relacji Gdańsk – Łódź najszybsze połączenie pociągiem TLK można wykonać w czasie 7 godzin 33 minut, a najdłuższe – 8 godzin i 34 minut,
- w relacji Gdańsk – Warszawa Centralna zakres czasu przejazdu pociągów Ex wynosi od 5 godzin 45 minut do 7 godzin, a pociągów TLK od 5 godzin 59 minut do 10 godzin 13 minut.

Można wyszukać również sytuacje, że w tej samej relacji (i trasie przejazdu) pociągi niższej kategorii mają krótszy czas jazdy niż pociągi wyższej kategorii. Na przykład trasę Wrocław – Poznań najszybciej pokonuje pociąg TLK (2 godziny 55 minut), natomiast pociąg EIC jedzie dłużej o 12 minut (3 godziny i 7 minut). Podobnie w relacji Kraków – Rzeszów czas jazdy pociągiem Ex wynosi 2 godziny 50 minut, a pociąg InterRegio pokonuje tę odległość o 5 minut krócej, w czasie 2 godzin i 45 minut.

Cena biletu za przejazd wynika z odległości danej relacji, rodzaju pociągu (w tym obowiązkowej miejscówki w pociągach wyższej kategorii), a także taryfy przewoźnika. Oto kilka przykładów:

- wybierając przejazd pociągiem IR w relacji Katowice – Lublin, oprócz zaoszczędzonego czasu przejazdu w stosunku do pociągu TLK o 14 minut, mniej zapłacimy za bilet (46,50 zł zamiast 59,00 zł),
- korzystniejszą cenę (34,50 zł) uzyskamy, wybierając połączenie pociągiem InterRegio w relacji Kraków – Opole zamiast przejazdu pociągiem EIC za kwotę 83,60 zł w czasie tylko o 2 minuty krótszym,
- spore oszczędności (różnica w cenie – 52,50 zł) poczynimy również w podróży z Wrocławia do Poznania, wybierając najszybszy i najtańszy pociąg TLK zamiast pociągu EIC.



## 4.2. Transport autobusowy

W październiku w porównaniu z marcem, oferta transportu autobusowego w ogólnej liczbie połączeń pomiędzy miastami wojewódzkim wzrosła o 3%, jednak w porównaniu z transportem kolejowym jest o 11,5% niższa. Jesienią największą liczbę kursów (183) miała Warszawa, która obok Łodzi ma połączenia ze wszystkimi pozostałymi miastami, następnie Kraków (164) i Katowice (134). Najmniej połączeń do miast wojewódzkich realizowały Szczecin – 17 i Zielona Góra – 20.

W październiku w porównaniu z marcem ograniczono relacje w 53 połączeniach, natomiast w 43 odnotowano wzrosty liczby kursów bezpośrednich. Uwagę zwracają szczególnie takie relacje, które w marcu nie miały wzajemnych połączeń, a obecnie je mają (np. Kraków – Bydgoszcz, Łódź – Olsztyn) oraz takie relacje, w których zlikwidowano połączenia: Bydgoszcz – Wrocław, Szczecin – Kraków, Opole – Poznań, Gdańsk – Szczecin.

Z najmniejszą liczbą miast jest skomunikowany Gdańsk, który ma połączenia bezpośrednie do sześciu miast oraz Olsztyn, który uruchamia kursy do siedmiu z pozostałych piętnastu miast wojewódzkich. Miasta o największej liczbie wzajemnych połączeń w obu kierunkach to:

- Katowice – Kraków – łącznie 154 kursów,
- Warszawa – Lublin – łącznie 64 kursów.

Należy również zauważyć, że jest relatywnie duża liczba połączeń autobusowych w relacjach, które mają bogatą ofertę kolejową: Katowice – Kraków, Warszawa – Lublin, Białystok – Warszawa, co przy większych możliwościach transportowych kolei może wskazywać na swoiste braki tego transportu w zapewnieniu pożądanej przez podróżnych oferty przewozowej.

Ze wszystkich 182 połączeń międzymiastowych najkrótszy czas przejazdu pozostał na tym samym poziomie w 121 relacjach, w 21 uległ wydłużeniu, a w 28 skróceniu. Pozostałe relacje z racji braku połączeń w obu badanych okresach nie zostały porównane.

Największe skrócenia czasów przejazdu uzyskano w relacji: Bydgoszcz – Katowice (o 1 godzinę 35 minut oraz 1 godzinę 30 minut w kierunku przeciwnym), Warszawa – Kraków (o 55 minut), Łódź – Rzeszów (o 50 minut). Natomiast największe pogorszenie oferty pod względem czasu przejazdu wystąpiło w relacji Kraków – Białystok (o 1 godzinę i 20 minut).

W październiku w porównaniu do marca, ceny biletów za przejazd autobusem w większości relacji zostały zwiększone, co jest w pełni zrozumiałe wobec rosnących cen benzyny, jednak wzrost ceny z reguły nie przekracza 10%. W 54 relacjach ceny w październiku zostały utrzymane na poziomie z marca 2011 r., a w 13 relacjach odnotowano niższe ceny, co może być efektem wejścia na rynek nowych operatorów i walki o pozyskanie klientów.

### 4.3. Transport lotniczy

W komunikacji krajowej transport lotniczy obsługuje 10 linii. Największą liczbę połączeń oferuje port lotniczy Warszawa Okęcie, który w październiku 2011 r. w relacjach krajowych, najwięcej kursów wykonywał w październiku do Wrocławia i Gdańska, odpowiednio 9 i 8. Należy zwrócić uwagę na występującą prawidłowość: im słabsza oferta połączeń kolejowych, tym większe zainteresowanie transportu lotniczego polepszeniem oferty. W porównaniu do marca 2011 r., w październiku wzrosła liczba kursów z Warszawy do Gdańska (o 3), z Warszawy do Krakowa (o 2) oraz po 1 z Warszawy do Katowic, Poznania i Wrocławia. Wydaje się, że transport lotniczy znajduje nie wykorzystane, bądź nienależycie obsługiwane nisze. W październiku oferta lotnicza została wzbogacona o 2 nowe relacje: Gdańsk – Kraków i Gdańsk – Wrocław.

Najkrótsze czasy przelotów mieszczą się w granicach od 50 minut do 1 godziny 10 minut i w porównaniu z marcem w październiku nie uległy zmianie. Po uwzględnieniu czasu dojazdu z centrum miasta do portu lotniczego i z portu lotniczego do centrum miasta oraz czasu odprawy na lotnisku, do czasu przelotu należałoby dodać około 1,5 do 2 godzin.

Oprócz dobrej oferty, warunkiem dodatkowej zachęty dla pasażerów powinna być atrakcyjna i aprobowana cena. Transport lotniczy jest transportem o wysokich kosztach podróży. Historycznie ta gałąź transportu była postrzegana jako usługa typowo biznesowa lub dla zamożnych klientów. W ostatnich latach w transporcie lotniczym nastąpiły istotne zmiany związane z dynamicznym rozwojem tanich przewoźników lotniczych. Obecnie oferta cenowa przewoźników lotniczych jest bardzo zróżnicowana pod względem relacji, pory dnia a nawet kierunku odbywania podróży w danej relacji.

## 5. PODSUMOWANIE

1. Sieć komunikacyjna w Polsce staje się coraz mniej wydolna, a oferta transportowa jest nieatrakcyjna dla klientów. Potrzeby przewozowe społeczeństwa są zaspokajane w sposób daleko niesatysfakcjonujący, coraz bardziej kosztowny oraz negatywnie oddziałujący na środowisko. Realizowany program naprawczy transportu związany z budową dróg szybkiego ruchu, modernizacją infrastruktury kolejowej i planowaną budową kolei dużych prędkości, a także widoczne perspektywy rozwoju regionalnych portów lotniczych, może przynieść odczuwalne efekty w ciągu kolejnych kilku (kilkunastu) lat. Okres ten wydaje się zbyt długi, aby nie poświęcić uwagi obecnej jakości w międzyregionalnych przewozach pasażerskich.

2. Z przeprowadzanych analiz wynika, że aż osiem relacji międzywojewódzkich nie ma żadnego połączenia bezpośredniego, zarówno transportem kolejowym, autobusowym, jak i lotniczym. Brakujące połączenia to:

- Białystok – Kielce,
- Bydgoszcz – Opole,
- Bydgoszcz – Rzeszów,
- Gdańsk – Opole,
- Lublin – Zielona Góra,
- Olsztyn – Opole,
- Olsztyn – Rzeszów,
- Olsztyn – Zielona Góra.

Zdecydowanie najgorszą sytuację mają Olsztyn i Opole, które nie mają połączeń bezpośrednich z trzema miastami wojewódzkimi. Dwóch połączeń brakuje w Bydgoszczy, Rzeszowie i Zielonej Górze, a bezpośredniego dostępu do jednego województwa nie mają Białystok, Gdańsk, Kielce i Lublin.

3. Analiza czasów jazdy jednoznacznie wskazuje na przewagę transportu lotniczego, jednak należy mieć na uwadze, że porównane „surowe” czasy lotu pomiędzy portami lotniczymi, nie uwzględniają czasu oraz kosztów dojazdu z i do centrum miasta. Znikomy udział pasażerskich przewozów lotniczych w podziale międzygałęziowym świadczy, że są to bariery skutecznie obniżające konkurencyjność tego środka transportu w komunikacji międzywojewódzkiej. Specyfiką podróży samolotowych jest również to, że należy odpowiednio wcześniej je zaplanować oraz z wyprzedzeniem zakupić bądź zarezerwować bilet lotniczy. Transport kolejowy czy autobusowy ma w tym względzie zasadniczą przewagę. Bilety na przejazd można z reguły nabyć tuż przed podróżą, a nawet w czasie trwania podróży.

4. Realna walka konkurencyjna rozgrywa się zatem pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym. Biorąc pod uwagę, że obie te gałęzie zapewniają z reguły dojazd z centrum do centrum miast, czynnikiem decydującym o wyborze przez pasażera sposobu podróżowania, jest czas przejazdu i cena biletu. Czas jazdy w październiku był krótszy w porównaniu z marcem w 143 relacjach: dla podróży pociągiem w 88 relacjach (61,5%), autobusem zaś w 52 relacjach (36,4%). Ceny biletów w transporcie kolejowym były niższe w 84 relacjach (58,7%), a w transporcie autobusowym w 57 relacjach (39,9%). Transport lotniczy jest zdecydowanie droższy we wszystkich połączeniach. Trzecim kryterium jest dostępność czasowa, rozumiana jako liczba połączeń w dobie, która dla kolei jest korzystniejsza w 116 (48,3%) relacjach międzywojewódzkich, a dla autobusów w 85 (35,4%) relacjach.

5. Reasumując przeprowadzone analizy, za najkorzystniejszy środek transportu w połączeniach pomiędzy miastami wojewódzkimi należy uznać kolej, której pozycja

konkurencyjna ulegnie dalszej poprawie w wyniku trwających obecnie licznych modernizacji linii kolejowych zakrojonych na szeroką skalę oraz planowanej budowie kolei dużych prędkości. Transport autobusowy pozostanie alternatywą dla mniej zamożnych klientów, a transport lotniczy skupi się na obsłudze klientów biznesowych i funkcji dowozowej do dużych lotnisk międzynarodowych.

### **BIBLIOGRAFIA**

1. *Raport roczny 2010*. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Stefańska A.: *Samolot lepszy od PKP*. „Rzeczpospolita”, 13 kwietnia, 2011.
3. *Transport – wyniki działalności*. Główny Urząd Statystyczny, 2006–2010.