

Dawid Bała

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych
bala.d@o2.pl

Kolejowy transport publiczny w województwie wielkopolskim

Zarys treści: Do podstawowych celów polityki rozwoju regionalnego należy zapewnienie spójności terytorialnej, w której kształtowaniu zasadniczą rolę odgrywa sprawnie działająca sieć infrastruktury transportowej. Zbudowanie sprawnego systemu transportowego stanowi konsekwencję przyjętego w Polsce modelu rozwoju. W pracy scharakteryzowano sieć kolejową województwa wielkopolskiego, definiując główne problemy w transporcie kolejowym. Dokonano analizy dostępności kolejowej ośrodków powiatowych ze stolicy województwa w aktualnych warunkach infrastrukturalnych. Myślenie o kolei jako czynniku rozwoju województwa wielkopolskiego wymaga oprócz inwestycji w infrastrukturę przede wszystkim zmian organizacyjnych.

Słowa kluczowe: transport kolejowy w Polsce, rozwój regionalny, spójność terytorialna, województwo wielkopolskie

Wstęp

Jedynym z podstawowych celów polityki rozwoju regionalnego jest wzmocnienie spójności terytorialnej. Spójność terytorialną możemy rozumieć jako taką siećową organizację regionu, która pozwala na wzrost spójności w wymiarze społecznym i ekonomicznym w celu zapewnienia rozwoju społeczno-gospodarczego (Churski 2009). Można przyjąć, że w kształtowaniu spójności regionalnej podstawową rolę odgrywa sprawna sieć infrastruktury transportowej, która umożliwia zwiększenie mobilności społeczeństwa. Silny związek między dostępnością transportową a spójnością terytorialną akcentowali m.in. Churski (2009) oraz Komornicki i in. (2009).

Zagwarantowanie dobrze działającego systemu transportowego wydaje się dodatkowo szczególnie istotne w odniesieniu do przyjętego w Polsce modelu rozwoju. Zgodnie z raportem „Polska 2030”, w czerwcu 2009 r. przyjęto, że w Polsce rozwój, w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, powinien opierać się na modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym. Takie podejście w kwestii rozwoju kraju podda-

no jednak weryfikacji i, jak wynika z przyjętej 4 lutego 2013 r. „Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2030” postanowiono zwrócić się ku modelowi równoważenia potencjału rozwojowego regionów, który zakłada włączenie w proces rozwoju kraju nie tylko największych miast, ale i równomiernie rozmieszczonych miast średniej wielkości. Niezależnie jednak od przyjętego modelu rozwoju kraju, sprawny system transportowy jest jednym z filarów rozwoju regionalnego, który wymaga uprzywilejowania.

Działania na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej, podejmowane przez władze centralne, są widoczne przede wszystkim w odniesieniu do budowy autostrad, które wydają się jedynym priorytetem. W przypadku kolei uwagę skupia się głównie na Kolei Dużych Prędkości, gdzie sztandarowym projektem jest tzw. linia Y. Potrzeba remontu czy modernizacji istniejącej infrastruktury jest traktowana pobieżnie. W „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” nie sprecyzowano zakresu modernizacji linii kolejowych. Należałoby się jednak zastanowić nad wpływem tego typu inwestycji w infrastrukturę transportową na rozwój peryferii. Pewnym zagrożeniem może być powstanie tzw. efektu tunelu, czyli sytuacji, w której tereny wzdłuż autostrad czy linii kolei dużych prędkości nie korzystają z ich istnienia. W skrajnych przypadkach nowe inwestycje mogą tworzyć barierę przestrzenną, która zaburza byt lokalnej społeczności. Z tego też względu istotne jest powiązanie lokalnej i regionalnej infrastruktury transportowej, tak aby prowadzone inwestycje o znaczeniu krajowym przyczyniały się do rozprzestrzeniania rozwoju na obszary peryferyjne.

Celem opracowania jest przedstawienie transportu kolejowego w województwie wielkopolskim w kontekście wykorzystania kolei jako czynnika rozwoju regionalnego.

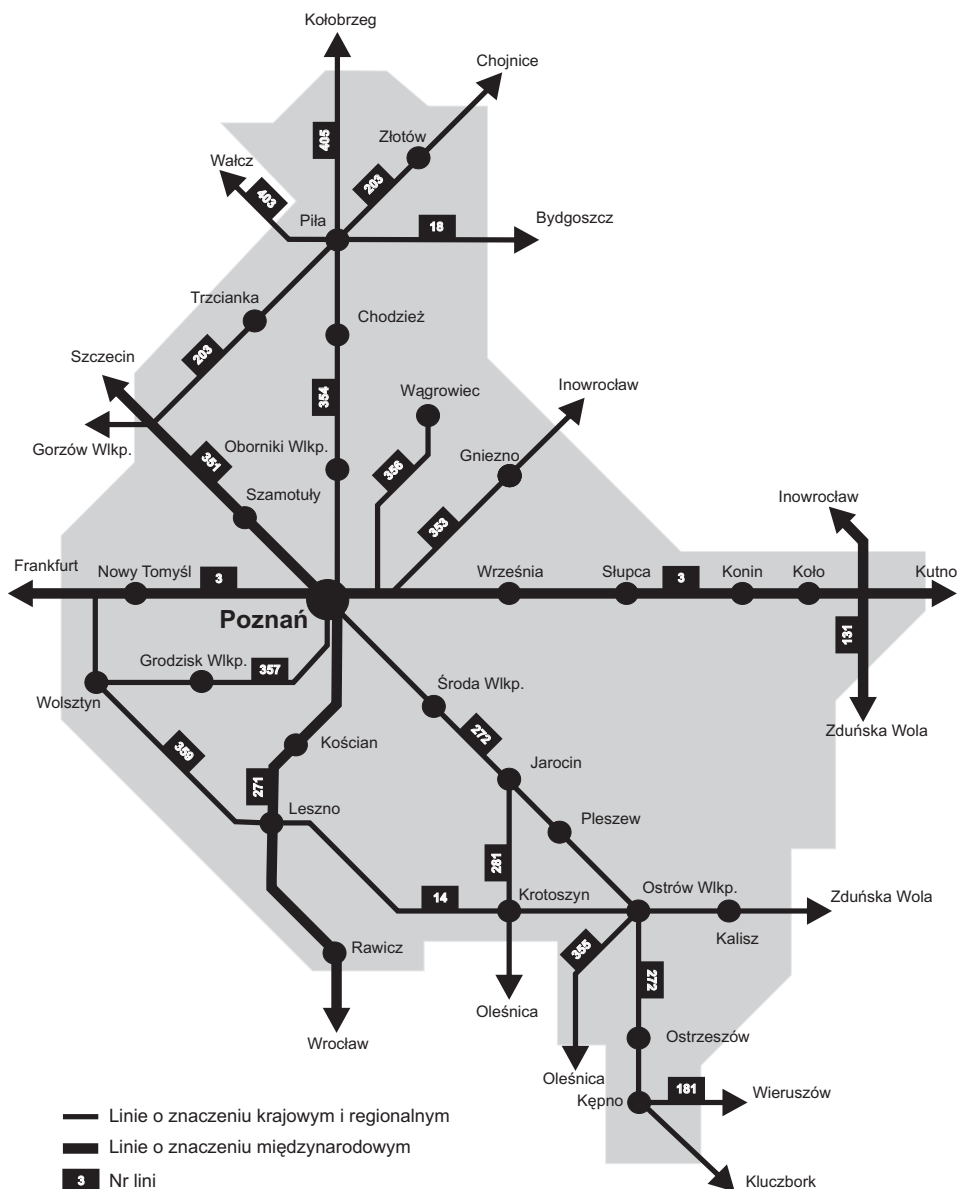
Charakterystyka sieci kolejowej

W przypadku województwa wielkopolskiego jednym z czynników jego rozwoju może być transport kolejowy. Uwarunkowania historyczne spowodowały, że Wielkopolska charakteryzuje się stosunkowo gęstą siecią kolejową, na poziomie 7 km na 100 km². Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie wielkopolskim na koniec 2011 r. wynosiła 2091 km, co stanowiło 10,33% ogółu długości linii kolejowych w Polsce. Wśród użytkowanych linii dominują normalnotorowe (96,7%) i aż 62% jest zelektryfikowanych (Polska 59%). Dostępność przystanków i stacji kolejowych kształtuje się na poziomie 10 stacji na 100 km², a największa jest w pobliżu byłych miast wojewódzkich i Poznania.

Obszar województwa przecina 12 linii o znaczeniu państwowym, w tym 4 linie mają charakter międzynarodowy¹. Dodatkowo sieć uzupełnia 18 linii o charakterze lokalnym, z czego 14 jest czynnych w ruchu pasażerskim. Gęstość sieci jest zróżnicowana przestrzennie, mniejsza w południowo-zachodniej części województwa, która w przeszłości znalazła się w zasięgu zaboru rosyjskiego (ryc. 1).

¹ Strona internetowa: http://www.pkp.pl/files/mapa_linii_kolejowych.pdf.

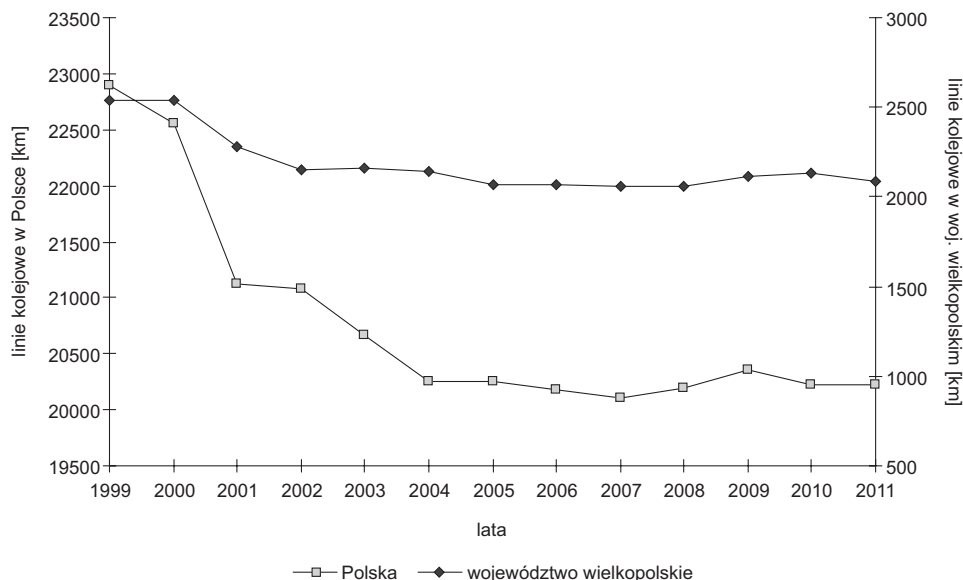
Poważnym problemem jest niestety stan infrastruktury kolejowej, która z wyjątkiem magistralnych linii kolejowych, tj. linii nr 3, 131, 271, 351, oraz dwóch linii o charakterze regionalnym – 356, 357 – uniemożliwia świadczenie usług przewozów pasażerskich na dobrym poziomie, ze względu na niską prędkość podróży. Prędkość drogowa, czyli maksymalna dopuszczalna prędkość na danym szlaku



Ryc. 1. Schemat połączeń kolejowych województwa wielkopolskiego w 2013 r.

kolejowym, często nie przekracza 30 km/h. Jak wskazuje się w ekspertyzach wykonanych na potrzeby „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”, obszary, z których czas dojazdu do ośrodka wojewódzkiego przekracza 60 minut, zagrożone są marginalizacją. Niepokój może budzić dysonans pomiędzy zapisami planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego a działaniami władz województwa. W uchwalonym w 2010 r. dokumencie przyjęto, że kolej w regionie musi stać się równoważnym i konkurencyjnym środkiem transportu względem transportu drogowego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego. Przewiduje się możliwość odbudowania połączeń nieczynnych oraz uruchomienie nowych. Tymczasem założenia przyjęte w planie zaledwie po 2 latach są sprzeczne z podejmowanymi działaniami. Zamiast uruchamiania nowych linii samorząd nie jest zdolny do utrzymania istniejących już połączeń. Tylko w 2012 r. doszło do zawieszenia kursowania pociągów pasażerskich na 4 liniach, tj. Rokietnica–Międzychód, Wolsztyn–Rawicz, Leszno–Jarocin oraz Jarocin–Gniezno. Rezygnacja z prowadzenia przewozów pasażerskich na linii Jarocin–Gniezno była bezprecedensową decyzją, gdyż po raz pierwszy zlikwidowano połączenia na linii zelektryfikowanej. Proponowana optymalizacja połączeń sprowadza się zasadniczo do likwidacji, a zawieszenie kursowania jest tylko odłożeniem w czasie demontażu linii kolejowej.

Działania narodowego zarządcy sieci kolejowej, czyli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, w latach 1999–2011 sprowadzały się zasadniczo do wyłączania z eksploatacji linii kolejowych (13%). Wyjątek stanowiły lata 2008–2009 oraz rok 2005, w których zwiększano długość użytkowanych linii kolejowych od 3 do 164 km. W przypadku województwa wielkopolskiego sytuacja wyglądała podobnie, a w latach 1999–2011 zlikwidowano 18% długości linii kolejowych (ryc. 2).



Ryc. 2. Długość eksploatowanych linii kolejowych w latach 1999–2011

Jak zauważa Beim (2012), problemy z transportem kolejowym w Polsce wynikają nie tyle z niedoinwestowania infrastruktury, ile raczej z nieumiejętnego zarządzania. Przyczyn niskiej atrakcyjności transportu kolejowego należy się doszukiwać w braku strategicznego planowania i myślenia systemowego ze strony państwowego przewoźnika. Oferta transportowa kolei jest nieatrakcyjna dla pasażerów przede wszystkim ze względu na:

- zbyt małą liczbę połączeń,
- brak stabilności w rozkładzie jazdy,
- niedopasowanie godzin przyjazdów pociągów do ośrodków subregionalnych,
- nieregularne kursowanie, coraz częściej pociągi kursują tylko w wybrane dni,
- brak koordynacji pociągów w celu przesiadek.

Należy podkreślić, że trudno korzystać z transportu kolejowego w codziennych dojazdach do pracy w sytuacji, gdy mamy do dyspozycji jeden kurs poranny i jeden powrotny wieczorem. Dodatkowo szczególnie problematyczne są częste zmiany w rozkładzie pociągów, które corocznie prowadzą do kilkudniowego chaosu. Dlatego nie może dziwić, że w 2010 r. zaledwie 2% osób dojeżdżało do pracy koleją.

Możliwości transportowe w regionie

Wykorzystanie kolei jako czynnika rozwoju regionalnego województwa wymaga analizy aktualnych możliwości transportowych regionu. Podstawowym przewoźnikiem w województwie, według uchwały sejmiku województwa wielkopolskiego, powinna być spółka Koleje Wielkopolskie, powołana przez marszałka województwa, która świadczy jak na razie swoje usługi na 6 liniach kolejowych². Pozostałe połączenia o charakterze regionalnym obsługuje spółka Przewozy Regionalne. Koleje Wielkopolskie docelowo mają zapewnić kompleksową obsługę całego ruchu o charakterze regionalnym, dlatego też władze województwa podjęły decyzję o rozbudowie taboru kolejowego, który w latach 2012–2014 ma się powiększyć o 22 nowe zespoły trakcyjne. Dostarczane składy wnoszą nową jakość w świadczenie usług przewozowych, gdyż pociągi są klimatyzowane i mogą osiągać prędkość w zakresie 160 km/h. Możliwości nowego taboru nie są jednak w pełni wykorzystywane, gdyż na większości torowisk obowiązują ograniczenia prędkości, wynikające ze złego ich stanu. Jakość świadczonych usług przez Koleje Wielkopolskie, w świetle statystyk, na tle pozostałych przewoźników kolejowych wypada dobrze. W 2011 r. ponad 90% połączeń było zrealizowanych punktualnie, tj. z dopuszczalnym opóźnieniem nie przekraczającym 5 minut, co np. w stosunku do punktualności spółki PKP Intercity, która wynosiła zaledwie 77%, jest bardzo dobrym osiągnięciem³. Wy tłumaczeniem dobrych wyników Kolei Wielkopolskich w zakresie punktualności może być fakt, że usługi w większości są wykonywane

² Strona internetowa: <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/mapa-polaczen/>.

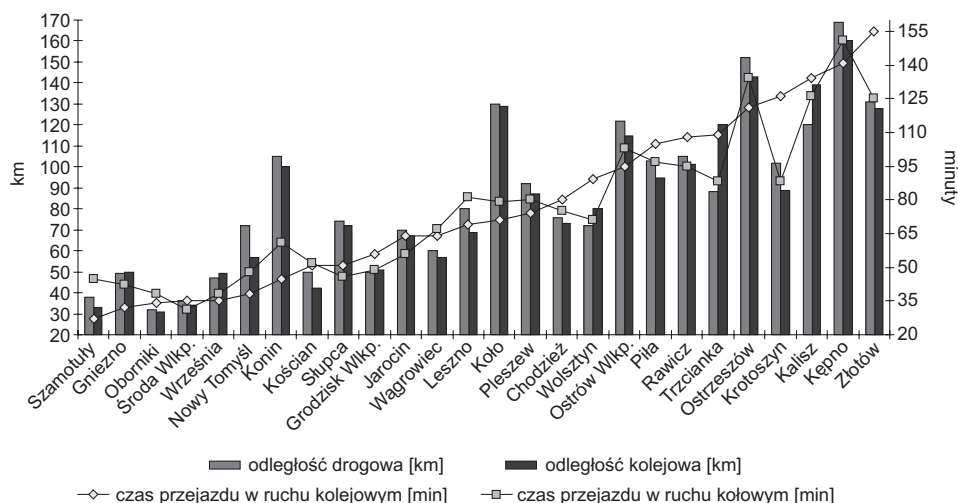
³ Strona internetowa: http://www.utk.gov.pl/portal/pl/249/1499/Punktualnosc_przewozow_pasazerskich.html.

na mało uczęszczanych szlakach komunikacyjnych, gdzie w sytuacji wystąpienia awarii nie ma niebezpieczeństwa lawinowego narastania opóźnień.

Potencjał wykorzystania transportu kolejowego wynika z dostępności połączeń kolejowych z Poznaniem z prawie wszystkich ośrodków powiatowych w województwie. Wyjątki stanowią Gostyń, Śrem, Międzychód oraz Turek z tym, że w przypadku tego ostatniego kolej normalnotorowa nigdy do tego miasta nie docierała. Za wykorzystaniem transportu kolejowego może przemawiać fakt, że w przypadku 20 ośrodków powiatowych odległość kolejowa do stolicy województwa jest mniejsza niż w przypadku transportu drogowego (ryc. 3). Natomiast biorąc pod uwagę czas dojazdu, korzystniej jest poruszać się transportem kolejowym niż kołowym w 14 przypadkach. Konkurencyjność kolei względem transportu kołowego jest najniższa przy dojazdach z Trzcianki, Złotowa i Krotoszyna, w przypadku którego tracimy aż 38 minut.

Jedynie w przypadku 6 miastach potencjalnie lepiej jest korzystać z transportu drogowego, z tym że wyraźna różnica dotyczy Wolsztyna (8 km), Kalisza, gdzie zyskujemy 19 km, oraz Trzcianki (32 km), która nie jest co prawda stolicą powiatu, ale największym ośrodkiem miejskim w powiecie, który w przeciwieństwie do Czarnkowa ma połączenie kolejowe.

Przy obecnym stanie infrastruktury kolejowej mieszkańcy: Szamotuł, Gniezna, Obornik, Środa Wlkp., Września, Nowego Tomysła, Konina, Kościana, Słupcy, oraz Grodziska Wielkopolskiego mają realne szanse dotarcia do Poznania w czasie do 60 minut, co wydaje się pewnym maksimum przy codziennych dojazdach. Jak zauważa Komornicki (2011), czas przejazdu pozwalający na integrację rynków pracy nie może przekraczać godziny. Warto zwrócić uwagę na duże dysproporcje w zakresie odległości, jakie dzielą te ośrodki od Poznania, gdyż zarówno dojazd z oddalonego o 100 km Konina, jak i Kościana, który dzieli od



Ryc. 3. Odległości drogowe i kolejowe ośrodków powiatowych względem Poznania oraz najkrótszy czas przejazdu w 2013 r.

Poznania dystans zaledwie 42 km, wymaga ponad 45 minut. Dysproporcje w długości trasy, jaką możemy pokonać w tym samym czasie, skłaniają do zwrócenia uwagi na stan linii kolejowych. Modernizacja infrastruktury kolejowej, jak na międzynarodowej linii w kierunku Konina, która została przystosowana do prędkości 160 km/h, może skutecznie przybliżyć obszary peryferyjne do rdzenia. Tymczasem na linii kolejowej nr 271 do Kościana osiągnięcie maksymalnej, dopuszczalnej prędkości na poziomie 140 km/h z uwagi na zły stan techniczny torowiska nie jest możliwe.

W województwie wielkopolskim najgorszą dostępnością komunikacyjną charakteryzują się peryferyjnie położone powiaty, takie jak: ostrzeszowski, krotoszyński, kaliski, kępiński oraz złotowski. W przypadku tych powiatów, najkrótszy czas dojazdu do stolicy regionu, z wykorzystaniem transportu kolejowego, wynosi ponad 2 godziny. Skrajnym przypadkiem braku wykorzystania transportu kolejowego jako czynnika integrującego obszar peryferyjny ze stolicą regionu może być oddalony o 89 km Krotoszyn, którego mieszkańcy muszą na dojazd stracić ponad 35% więcej czasu niż mieszkańcy Konina położonego o 11 km dalej. Dodatkowo należy zauważyć, że prowadzone dotychczas inwestycje drogowe pogłębiają dysproporcje, gdyż przeważnie przebieg budowanych autostrad oraz dróg ekspresowych pokrywa się ze zmodernizowanymi liniami kolejowymi. Oczywiście było zapewnienie sprawnego połączenia transportowego na linii wschód–zachód, łączącego stolicę kraju z państwami Europy Zachodniej. Niestety trudno znaleźć uzasadnienie priorytetowego potraktowania modernizacji linii kolejowej nr 357 do Wolsztyna, gdyż atrakcyjniej jest korzystać z transportu kołowego autostradą A2.

Podsumowanie

Jeżeli chcemy upatrywać w kolei szanse rozwoju województwa, priorytetem powinno być zmniejszenie czas dojazdu z poszczególnych miast powiatowych tak, aby spadł poniżej godziny. Nie wymaga to budowy kolei dużych prędkości, raczej wystarczyłaby modernizacja istniejących linii do prędkości 160 km/h. Wskazana byłaby restytucja linii kolejowych do blisko położonych od Poznania powiatów, takich jak śremski czy gostyński. Przywrócenie połączeń ze stolicą województwa odwróciłoby paradoksalną sytuację, w której bliskie położenie nie zapewnia wcale krótkiego czasu dojazdu, który przekracza ponad 40 minut.

PKP Polskie Linie Kolejowe wspólnie z władzami wojewódzkimi oraz lokalnymi, przy partycypacji lokalnej społeczności, powinny podjąć dyskusję nad relokacją części przystanków kolejowych. Zdarzają się stacje, które zlokalizowano w przeszłości w znacznej odległości od centrum miejscowości, licząc na rozwój przestrzenny jednostki osadniczej w kierunku linii kolejowej, który nie nastąpił. W konsekwencji przystanek kolejowy znajduje się często w prawie „szczerym polu”. Skrajnym przykładem może być miejscowość Pępowo, w której stację kolejową od centrum miejscowości dzieli dystans 3 km. Tymczasem w innych lokalizacjach nastąpiła ekspansja osadnictwa, a mimo sąsiedztwa linii kolejowej mieszkańcy, aby z niej korzystać, muszą pokonać kilka kilometrów.

Zasadnicze zmiany musiałyby dotyczyć organizacji przewozów, które powinny tworzyć spójną całość, ażeby minimalizować czas oczekiwania na przesiadki. Niemożliwe jest zachęcenie ludzi do korzystania z kolei w sytuacji, gdy częstotliwość kursowania pociągów przekracza 2–3 godziny. Wskazane jest, aby oprócz połączeń ze stolicą regionu sprawnie działała sieć powiązań z ośrodkami subregionalnymi, takimi jak Kalisz, Konin, Piła, Leszno, Gniezno i Ostrów Wlkp. W przypadku peryferyjnie położonych powiatów, takich jak kępiński, ostrzeszowski czy rawicki, istotne jest, żeby granica województwa nie stanowiła wyraźnego krańca połączeń kolejowych.

Wykorzystanie kolei jako czynnika rozwoju województwa wielkopolskiego jest możliwe, wymaga jednak szeregu działań, niekoniecznie czysto inwestycyjnych. Zmiany muszą dotyczyć przede wszystkim zarządzania transportem kolejowym, wymagającego ścisłej współpracy Urzędu Marszałkowskiego z pozostałymi przewoźnikami oraz zarządcą sieci kolejowej. O słabości zarządzania może świadczyć słabe wykorzystanie funduszy unijnych na modernizację infrastruktury kolejowej z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Na koniec czerwca 2013 r., w ramach priorytetu „Transport przyjazny środowisku”, z którego zasadniczo finansuje się inwestycje na kolei, zawarto umowy zaledwie na 65,2% dostępnych środków⁴.

Literatura

- Beim M. 2012. Szybkie koleje czy koleje dużych prędkości? Komentarz IS 111.
- Churski P., Dominiak J., Dolata M., Konecka-Szydłowska B., Perdał R. 2009. Spójność terytorialna regionu wielkopolskiego w aspekcie funkcjonalnym. [W:] P. Churski (red.), Spójność i konkurencyjność regionu wielkopolskiego. Wyniki projektu badawczego zrealizowanego w ramach konkursu dotacji Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w zakresie wdrażania funduszy strukturalnych na poziomie Narodowej Strategii Spójności, s. 1–76.
- Komornicki T. 2011. Dostępność transportowa Polski Zachodniej. Ekspertyza wykonana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W. 2009. Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej. Biuletyn KPZK PAN, 241.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. 2011. Warszawa.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. 2010. Poznań.
- Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. 2013. KPRM, Warszawa.
- Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. 2009. KPRM, Warszawa.
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). 2013. Warszawa.

Strony internetowe

- <http://www.utk.gov.pl>
<http://koleje-wielkopolskie.com.pl/>
<http://www.pkp.pl>
<http://rozklad-pkp.pl>
<https://maps.google.pl>

⁴ Strona internetowa: https://www.pois.gov.pl/AnalizyRaportyPodsumowania/Documents/2013-06_Zal_1_Dane_finansowe.pdf.

Public railway transport in Greater Poland Voivodeship

Abstract: The main goals of regional development policy is to ensure territorial cohesion. Fundamental role in its shaping plays an efficiently working transport infrastructure network. Construction of an efficient transport system is consistent with the adopted in Poland model of development. This paper characterizes the railway network in Greater Poland Voivodeship, through the definition of the main problems of rail transport. Were analyzed availability railway of main city county with the capital of Greater Poland Voivodeship, taking into account the current conditions of the infrastructure. Thinking about rail as an factor for the development of the Greater Poland Voivodeship requires not only investment in infrastructure, but most of all changes in the organization.

Key words: railway transport in Poland, regional development, territorial cohesion, Greater Poland Voivodeship

