

*Mateusz Smolarski*

Uniwersytet Wrocławski  
Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska  
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego  
*mateusz.smolarski@gmail.com*

## Transport kolejowy w planach zagospodarowania przestrzennego województw oraz planach transportowych (województwa: dolnośląskie, opolskie, śląskie)

**Zarys treści:** Kwestia polityki transportowej jest niezwykle istotnym aspektem polityki rozwoju województwa. Dodatkowo jest elementem planowania w różnych skalach przestrzennych: europejskiej, krajowej oraz wojewódzkiej i regionalnej. Na każdym z tych poziomów element transportu publicznego jest poruszany w zróżnicowanym stopniu. O ile opracowania rangi krajowej oraz europejskiej zazwyczaj dotyczą ogólnych wytycznych i rekomendacji, to dokumenty planistyczne na poziomie województwa powinny być bardziej dokładne. Jest to również związane z organizacją transportu kolejowego na obszarze województwa, co należy do zadań własnych samorządu. Autor dokonał przeglądu planów zagospodarowania przestrzennego oraz planów transportowych trzech województw: dolnośląskiego, śląskiego oraz opolskiego. Celem analizy było ustalenie głównych założeń oraz planów dotyczących regionalnego transportu kolejowego. Autor zidentyfikował niekonsekwencje w planowaniu transportu publicznego oraz brak spójnej polityki transportowej w regionie.

**Słowa kluczowe:** polityka regionalna, samorząd terytorialny, polityka transportowa, regionalny transport kolejowy, transport publiczny

### Wprowadzenie

W ramach funkcjonowania transportu autobusowego oraz kolejowego szczególnie istotna jest ocena oddziaływania deregulacji rynku transportowego na przekształcenia własnościowo-organizacyjne spółek kolejowych oraz autobusowych i ich wpływ na zmiany przestrzenne w funkcjonowaniu transportu publicznego. Szeroka analiza tego zjawiska została opracowana w ramach szczegółowej analizy

rozwoju spółek samorządowych<sup>1</sup> oraz przekształceń grupy PKP przez Taylora i Ciechańskiego (2010, 2011). Problematyka deregulacji transportu kolejowego zauważalna jest również w zagranicznych systemach transportowych (przegląd działań deregulacyjnych z połowy lat 90. XX w. został dokonany przez Benedetto 2017 i in.). Rola pozostałych gałęzi transportu (m.in. lotniczego oraz wodnego śródlądowego) nie stanowi podstawy niniejszej analizy. W przyszłej perspektywie założyć można również rosnące znaczenie transportu wodnego śródlądowego, który jednak głównie będzie pełnił funkcję towarową, z marginalnie rozwiniętym transportem osobowym (np. w miastach o funkcji turystycznej).

Oprócz różnych gałęzi transportu, których dotyczy polityka transportowa, należy zwrócić uwagę na szeroki zakres terytorialny dokumentów oraz analiz na temat transportu publicznego.

Założenia europejskie odnoszą się najczęściej do ogólnych wytycznych oraz rekomendacji związanych z transportem i szeroko rozumianym zrównoważonym rozwojem. Poziom krajowy natomiast dotyczy konkretnych założeń i realizacji.

W przypadku regionalnego transportu kolejowego szczególnie istotne są założenia planistyczne i ich dalsza realizacja, które są kreowane, a potem realizowane przez samorządy wojewódzkie za pośrednictwem spółek przewozowych (np. Arriwa RP w województwie kujawsko-pomorskim). Znaczenie działań samorządów jest związane z tym, że organizacja wojewódzkich przewozów kolejowych należy do zadań własnych województwa (Górny 2016). Poziom gminny w zasadzie nie jest związany z organizacją transportu kolejowego. Do wyjątków należeć mogą działania „prokolejowe”, takie jak np. przejmowanie budynków kolejowych, poprawa dojazdu do stacji kolejowej, budowanie systemów parkingów P&R. Analiza porównawcza tego typu działań dla stref podmiejskich czterech miast (Łódź, Poznań, Wrocław, Kraków) wykazała wiele niedoskonałości w tej materii (Jurkowski 2016).

## Cel, metody i obszar badań

Celem analizy jest identyfikacja planowanych elementów wpływających na rozwój kolejowego transportu pasażerskiego (reaktywacje linii, przejmowanie tras kolejowych itp.) zawartych w wojewódzkich dokumentach planistycznych. Dodatkowo dokonano próby weryfikacji i porównania założeń zawartych w planach zagospodarowania przestrzennego województw oraz planach transportowych i wyznaczenia ewentualnych rekomendacji dla systemów transportowych. Pod względem merytorycznym główny nacisk położony został na identyfikację założeń rozwoju kolei obsługującej ruch wewnątrzwojewódzki, regionalny. W zakresie połączeń dalekobieżnych oraz międzynarodowych zasygnalizowane zostały tylko najważniejsze elementy<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Na omawianym obszarze funkcjonują trzy podmioty realizujące przewozy wewnątrzwojewódzkie oraz regionalne osobowe: Przewozy Regionalne, Koleje Dolnośląskie i Koleje Śląskie.

<sup>2</sup> Autor zdaje sobie sprawę, że kwestia transportu regionalnego i międzynarodowego jest często poruszana „równolegle”. Dlatego zrobił odniesienie w celach analizy do „najważniejszych” ele-

Analiza dotyczyła planów zagospodarowania przestrzennego województw, planów transportowych oraz (ewentualnie) dokumentów tworzonych przez samorządy wojewódzkie, które *stricte* dotyczyły transportu kolejowego.

Procedura badawcza oparta była przede wszystkim na poszerzonej analizie dokumentów planistycznych. Wyodrębnione zostały zagadnienia związane z funkcjonowaniem transportu kolejowego na badanym terenie. Po wstępnych badaniach przeglądowych autor uznał, że główny nacisk analizy zostanie położony na plany zagospodarowania przestrzennego województwa oraz plany transportowe.

Obszar badań obejmował województwa: dolnośląskie, opolskie oraz śląskie. Południowo-zachodnia część Polski jest rejonem o mocno rozwiniętej sieci kolejowej oraz charakteryzuje się funkcjonowaniem 3 podmiotów wykonujących przewozy regionalne<sup>3</sup>.

## Rola dokumentów planistycznych w organizacji transportu publicznego

Polityka transportowa wywiera wpływ na rozwój konkretnych regionów. To z kolei determinuje potrzebę tworzenia odpowiednich systemów transportowych. Problemy w zakresie rozwoju takiego planowania dostrzegane były już w latach 90. XX w. przed akcesją do Unii Europejskiej (por. Taylor 1997, 1998a, b).

Należy zwrócić uwagę, że po akcesji Polski do Unii Europejskiej pojawił się dodatkowy element finansowania transportu publicznego (oraz infrastruktury transportowej) z wykorzystaniem środków unijnych (np. fundusz Infrastruktura i Środowisko stanowił 41,8% całkowitej alokacji funduszy unijnych<sup>4</sup>, por. Gorzelak 2014). Dlatego ewentualne plany rozwoju transportu indywidualnego oraz publicznego były weryfikowane i zmieniane. Finanse ze środków Unii Europejskiej wykorzystywane były m.in. na inwestycje drogowe (np. w obrębie województwa mazowieckiego, gdzie zbadany był związek między Regionalnym Program Operacyjnym 2007–2013 a inwestycjami drogowymi; por. Śleszyński, Kretowicz 2016). Dofinansowanie unijne może obejmować różne gałęzie transportu. W przypadku ośrodków miejskich może to dotyczyć sieci kolei miejskich oraz tramwajowych.

Położenie Polski na peryferiach Unii Europejskiej związane było również z dążeniem do wyrównywania różnic i do integracji terytorialnej wraz poprawą dostępności (Grosse 2008). W ramach zrównoważonego rozwoju należy zwrócić

---

mentów funkcjonowania transportu międzynarodowego. Dodatkowo należy zaznaczyć, że często połączenia międzynarodowe regionalne pełnią również funkcje połączeń krajowych (np. Katowice–Bohumin, będące oficjalnie połączeniem międzynarodowym realizowanym przez Koleje Śląskie, na praktycznie całym przebiegu trasy jest typowym regionalnym połączeniem).

<sup>3</sup> Przewozy Regionalne (woj. opolskie i dolnośląskie), Koleje Dolnośląskie (woj. dolnośląskie), Koleje Śląskie (woj. śląskie).

<sup>4</sup> Należy zaznaczyć, że nie całość funduszu była przeznaczona na infrastrukturę transportową. Część dofinansowania przeznaczona była na rozwój infrastruktury ochrony środowiska (m.in. oczyszczalnie ścieków).

uwagę, że element planowania oraz predykcji potrzeb pozwoliłby w wielu przypadkach uniknąć zjawiska „wysysania” aktywności z peryferiów (szerzej o polaryzacji rozwoju społeczno-ekonomicznego i roli polityki spójności por. Churski 2014). Z analiz (Grosse 2010) wynika, że budowa sieci drogowej i polepszenie jej parametrów może wpłynąć na koncentrację różnych rodzajów aktywności tylko w centralnej części regionu (o ile sieć drogowa ma charakter dośrodkowy, do centralnej części regionu).

Dodatkowo odpowiednio przygotowane dokumenty planistyczne umożliwiłyby rozwój regionalnego transportu kolejowego, który generuje niższe koszty zewnętrzne niż np. transport samochodowy (m.in. w zakresie zajętości terenu, zużycia paliwa oraz wpływu na środowisko).

Należy zwrócić uwagę również na istotność dokumentów dedykowanych transportowi publicznemu, których krytyczna analiza pozwala na porównanie założeń w zakresie planowania transportu publicznego oraz ich dalszych realnych implementacji. Istotne jest zwłaszcza dążenie do uniknięcia „przerostu formy nad treścią”, która może przejawiać się tworzeniem założeń, od początku obarczonych wysokim prawdopodobieństwem niepowodzenia.

Analizy polityk transportowych miast (oraz szerzej jakichś określonych obszarów) mogą być związane z kwerendą dokumentów miejskich oraz z poszerzonymi badaniami ankietowymi (przeprowadzone we Florencji badania strefy podmiejskiej pokazały związek między planowaniem na szczeblu miejskim oraz rzeczywistymi efektami działań, por. Quirini, Popławski 2016). Najbardziej odpowiednie do analizy są ośrodki miejskie, które mają dokumenty strategiczne dedykowane transportowi publicznemu (np. w Londynie jest to London Congestion Charge, por. Morton i in. 2017, lub w Łodzi, por. Bartosiewicz, Wiśniewski 2016).

W ramach niniejszej analizy za szczególnie istotny (poza planem zagospodarowania przestrzennego województwa; dalej: „PZPW”) uznany został plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej: „plan transportowy województwa”). Jednym z celów planu transportowego jest określenie przyszłej sieci komunikacyjnej transportu publicznego na danym obszarze<sup>5</sup>.

Problematyka funkcjonowania planów transportowych rozpatrywana może być w aspektach: geograficzno-przestrzennych oraz prawnych<sup>6</sup>. W ramach przestrzeni geograficznej i roli planu transportowego należy zwrócić uwagę na związek między ustaleniem przebiegu linii komunikacyjnych a rzeczywistymi potrzebami mieszkańców danego regionu (Kruszyna 2014, Oleszczuk 2014). Trzeba podkreślić, że plany niższego rzędu powinny uwzględniać założenia dokumentów wyższej hierarchii. W zakresie terytorialnym założenia w planie transportowym dotyczą z zasady tylko połączeń wewnętrznych, nieprzekraczających np. granic województwa oraz kraju (w takich przypadkach konkretne założenia powinny się znaleźć w dokumencie o wyższej hierarchii) (Kruszyna 2014, Krzymuski 2016).

<sup>5</sup> Pod względem terytorialnym plan transportowy jest tworzony dla gmin liczących powyżej 50 tys. mieszkańców, związków międzygminnych liczących powyżej 80 tys. mieszkańców, powiatów liczących powyżej 80 tys. mieszkańców oraz związków powiatów (Kruszyna 2014).

<sup>6</sup> Do innych aspektów zaliczyć można m.in.: techniczne, ekonomiczne, przyrodnicze.

Pod względem prawnym plan transportowy, stanowiący akt prawa miejscowego, może być uznany za główny dokument opisujący planowany układ publicznego transportu zbiorowego na określonym obszarze. Istotnym elementem jest dodatkowo długi horyzont czasowy, na jaki jest podejmowany, co może wpływać na jego ograniczoną elastyczność po uchwaleniu i wejściu w życie (Krzymuski 2016).

W zakresie transportu kolejowego międzywojewódzkiego oraz międzynarodowego istnieje „Krajowy plan transportowy przewozów kolejowych”<sup>7</sup>. Konieczność opracowania ww. dokumentu wynika bezpośrednio z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w myśl której za międzywojewódzkie przewozy kolejowe odpowiada minister właściwy do spraw transportu (Klemba 2014).

## Plany zagospodarowania przestrzennego województw

Plany zagospodarowania przestrzennego województw są dokumentami dotyczącymi terytorialnie całego obszaru województwa, natomiast pod względem merytorycznym transport publiczny jest tylko jednym z elementów uwzględnionych w dokumencie.

Transport kolejowy nie stanowi *stricte* podstawy merytorycznej planu zagospodarowania przestrzennego województwa, w związku z tym istotne jest zwrócenie uwagi na wybrane elementy związane pośrednio lub bezpośrednio z pasażerskim transportem kolejowym. Subiektywnie zostały wybrane trzy podgrupy, odnoszące się do:

1. Określenia szerszej roli transportu w polityce przestrzennej województwa.

W tym zakresie zaakcentowano problem integracji zagospodarowania z nowoczesnym transportem (woj. opolskie). Ponadto we wszystkich planach istnieje nacisk na istnienie powiązań funkcjonalnych, których pochodną są powiązania infrastrukturalne. W każdym planie dodatkowo podkreślona jest rola transportu kolejowego w kontekście tworzenia powiązań funkcjonalnych. Nie stanowi on tylko i wyłącznie statycznego elementu systemu transportowego, ale jest definiowany jako czynnik przyczyniający się np. do „powiązania głównych ośrodków regionu” (woj. dolnośląskie). Dodatkowo w przypadku województwa śląskiego zwrócono uwagę na transport kolejowy jako element powiązań infrastrukturalnych. Pośrednio wynika to z faktu, że na terenie województwa śląskiego jest stosunkowo gęsta sieć kolejowa, wykorzystywana zarówno w transporcie osobowym, jak i towarowym. Przeprowadzenie modernizacji i reaktywacji tras niewykorzystywanych aktualnie w ruchu pasażerskim może w województwie śląskim docelowo poprawić spójność regionalnej sieci transportowej.

2. Dostępności przestrzennej peryferiów województwa oraz ewentualnych problemów w rozwoju transportu.

W tym zakresie szczególnie istotne jest ukazywanie peryferii województwa jako obszarów zagrożonych zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego

<sup>7</sup> Nazwa oficjalna brzmi: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, 2012 (dostęp: 3.09.2017).

(społecznego)<sup>8</sup>. W przypadku województw dolnośląskiego oraz opolskiego są to: okolice Bogatyni i Turoszowa, tereny wiejskie Opolszczyzny zlokalizowane w pobliżu granicy państwa. Należy tutaj wyraźnie zaznaczyć, że omawiana problematyka dotyczy zarówno transportu autobusowego, jak i kolejowego.

W przypadku województwa śląskiego pozytywne wydaje się zawarcie w planach informacji o reaktywacjach linii kolejowych (m.in. Katowice–Lotnisko Pyrzowice). W planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, w ramach kierunku 1.3 wyznaczonego dla celu 1 (Nowoczesna gospodarka – promocja gospodarczego wzrostu i innowacji) stwierdza się, że jednym z elementów poprawy dostępności wewnętrznej regionu będzie rozbudowa infrastruktury kolejowej lub konieczność modernizacji infrastruktury kolejowej, która pełni rolę dowozowej do głównych korytarzy transportowych. Dodatkowo zaznacza się potrzeba wsparcia transportu zarówno w największych aglomeracjach, jak i „lokalnych ośrodkach rozwoju”.

Powtarzającym się elementem jest konieczność budowy zintegrowanego systemu komunikacji publicznej w poszczególnych opracowaniach wojewódzkich. Jest to kierunek oparty w działaniu na transporcie autobusowym (szczególnie na peryferiach) oraz kolejowym (wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych).

3. Modernizacji infrastruktury kolejowej oraz rozwoju powiązań transgranicznych.

Budowa oraz modernizacja linii kolejowych dotyczy wszystkich trzech planów zagospodarowania<sup>9</sup>. Z zakresu powiązań transgranicznych należy zaznaczyć, że mogą one odnosić się zarówno do transportu, jak infrastruktury drogowej (w tym transportu autobusowego, np. w woj. śląskim jako „integracji [...] sieci transportu publicznego”) oraz kolejowej. W aspekcie transportu kolejowego wszystkie 3 plany miały w swoich założeniach rozwój lub co najmniej utrzymanie kolejowych połączeń międzynarodowych<sup>10</sup>.

## Plany transportowe

Z dokumentów związanych z transportem kolejowym o zasięgu krajowym należy zwrócić uwagę na plan transportowy w zakresie kolejowych przewozów, który dotyczy połączeń międzywojewódzkich oraz międzynarodowych. Szczególnie należy podkreślić rolę trzech elementów (tab. 1), które dotyczą kolei dalekobieżnej na omawianym obszarze.

<sup>8</sup> Jaroś (2017) w swojej analizie podkreślał związek pomiędzy wykluczeniem społecznym a wykluczeniem komunikacyjnym.

<sup>9</sup> Dokładne omówienie planowanych remontów, reaktywacji zawarte jest w dalszej części analizy. W tym miejscu zasygnalizowane było tylko istnienie problemu.

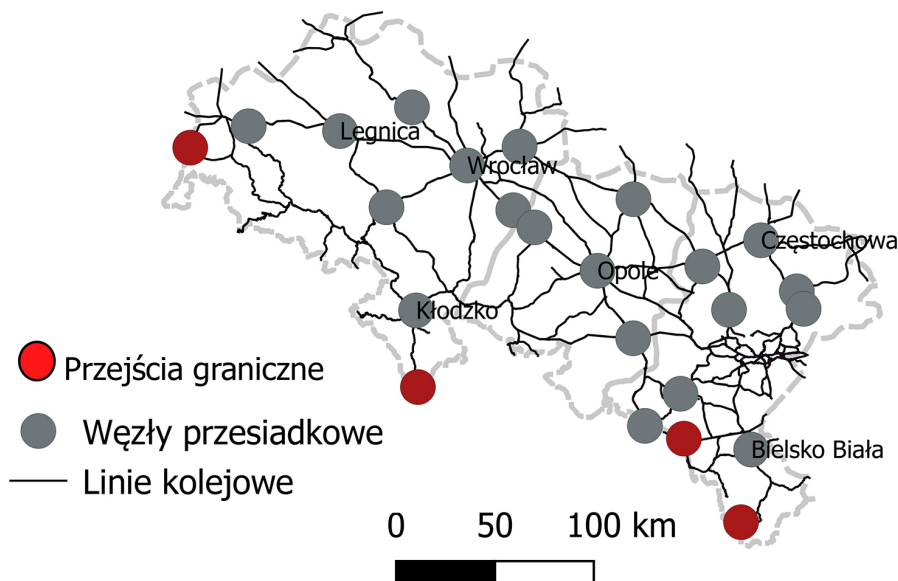
<sup>10</sup> Sama zasygnalizowana chęć wydaje się niewystarczającą aktywnością w przypadku województwa opolskiego, w którym do jednego kolejowego przejścia granicznego kursują tylko 2 pociągi tygodniowo. Poza tym stacja w Głucholazach stanowi tranzyt dla kolei czeskich, w tym pociągów towarowych. Jednak dążenie do tworzenia relacji międzynarodowych może skutkować wzrostem atrakcyjności transportu kolejowego na odcinkach krajowych (z uwzględnieniem odpowiednio atrakcyjnej ceny biletu).

Tabela 1. Wybrane założenia zawarte w krajowym planie transportowym dla kolejowych połączeń międzywojewódzkich oraz kolejowych przejść granicznych

Województwo	Korytarze transportu publicznego	Przejścia graniczne	Węzły przesiadkowe
Dolnośląskie	(Żary)–Węglińiec–Lubań Legnica–Zagań Oleśnica–(Kluczbork) Jaworzyna Śląska–Świdnica	Zgorzelec Międzylesie	Bolesławiec, Oława, Jaworzyna Śląska, Kłodzko, Wrocław, Oleśnica, Legnica, Wołów
Opolskie	Kamieniec Ząbkowicki–Nysa– Opole–Kluczbork Nysa–Kędzierzyn Koźle	brak	Kluczbork Opole Brzeg Kędzierzyn-Koźle
Śląskie	Rybnik–Wodzisław Śląski Bielsko-Biała–Zwardoń Pszczyna–Żory Koniecpol–Włoszczowa Sosnowiec–Olkusz	Zebrzydowice Zwardoń	Racibórz Rybnik Bielsko-Biała Myszków Lubliniec Tarnowskie Góry Zawiercie Częstochowa

Źródło: opracowanie własne.

W aspekcie kolejowych przejść granicznych, na których planowany jest kolejowy ruch międzynarodowy, warto zaakcentować brak wyszczególnionych przejść granicznych w województwie opolskim. Oznacza to, że na jedynym przejściu granicznym województwa (Głuchołazy-Mikulovice) nie jest przewidziany pociąg



Ryc. 1. Planowane kolejowe węzły przesiadkowe oraz przejścia graniczne

Źródło: opracowanie własne.

międzynarodowy. Aktualnie kursują tędy tylko pociągi tranzytowe Kolei Czeskich relacji Krnov–Jesenik. Z kolei w przypadku województwa dolnośląskiego oraz województwa śląskiego nie wszystkie czynne przejścia graniczne są przewidywane jako obsługujące dalekobieżny ruch międzynarodowy (ryc. 1).

W województwie dolnośląskim są to stacje położone na ciągu komunikacyjnych z Wrocławia w kierunku południowym, do Pragi (Międzylesie), i w kierunku zachodnim, do Węglińca (Zgorzelec)<sup>11</sup>.

W przypadku województwa śląskiego założono kursowanie dalekobieżnych pociągów jedynie przez dwa przejścia graniczne (w całym województwie są cztery).

Plan zawiera również wyszczególnione główne ciągi komunikacyjne, na których prowadzony będzie ruch pociągów dalekobieżnych. Szczególną uwagę należy zwrócić na odcinki sieci, gdzie w chwili obecnej nie kursują tego typu składy. Jednym z takich odcinków jest Kamieniec Żąbkowicki–Nysa–Kędzierzyn Koźle, z odgałęzieniem w Nysie w kierunku Opola oraz Kluczborka. Co istotne, odcinek Kamieniec Żąbkowicki–Nysa jest stykowy między dwoma województwami i nie jest na nim prowadzony żaden ruch pasażerski. Z wyszczególnionych odcinków

Tabela 2. Założenia zawarte w planach transportowych województw\*

Województwo	Linie kolejowe na których planowana jest reaktywacja przewozów osobowych lub rewitalizacja odcinków	Przejęcie linii kolejowych przez samorząd	Scenariusze rozwoju sieci transportowej
Opolskie	Brak	Nie	Brak
Śląskie	Skoczów–Cieszyn/Wiśła; Tychy–Nowy Bieruń–Oświęcim; Rybnik–Sumina; Pszczyna–Żory; Bielsko-Biała–Kalwaria Zebrzydowska; Zebrzydowice–Cieszyn; Tarnowskie Góry–Zawiercie; Żywiec–Zwardoń	Nie	Brak
Dolnośląskie	Wybrane odcinki** na których planowane jest wznowienie ruchu pasażerskiego: Rawicz–Góra (8); Wałbrzych–Meziměstí (4); Oleśnica–Syców (6); Legnica–Głogów (8); Wrocław–Łagiewniki–Dzierżoniów (16); Legnica–Złotoryja–Lwówek (16); Wrocław–Złotoryja (16); Legnica–Lubin (16); Jelenia Góra–Karpacz (8) Odcinki planowane do rewitalizacji: Jaworzyna Śląska–Świdnica Miasto; Jelenia Góra–Zgorzelec; Kłodzko–Wałbrzych; Jelcz-Laskowice–Wrocław–Sołtysowice**	Tak	a. stagnacja b. umiarkowany rozwój c. pełen rozwój

\*W przypadku województwa śląskiego w analizie uwzględniono dodatkowo „Plan rozwoju kolei w województwie śląskim”, a w województwie dolnośląskim „Regionalną politykę transportową województwa dolnośląskiego”.

\*\*W planie transportowym zawartych jest około 24 odcinków, na których planowana jest reaktywacja połączeń kolejowych.

\*\*\*Na fragmencie tej linii wprowadzono połączenia finansowane przez samorząd Wrocławia na odcinku Wrocław Gł.–Wrocław-Wojnów.

Źródło: opracowanie własne.

<sup>11</sup> Łącznie na terenie województwa dolnośląskiego funkcjonuje 7 kolejowych przejść granicznych.

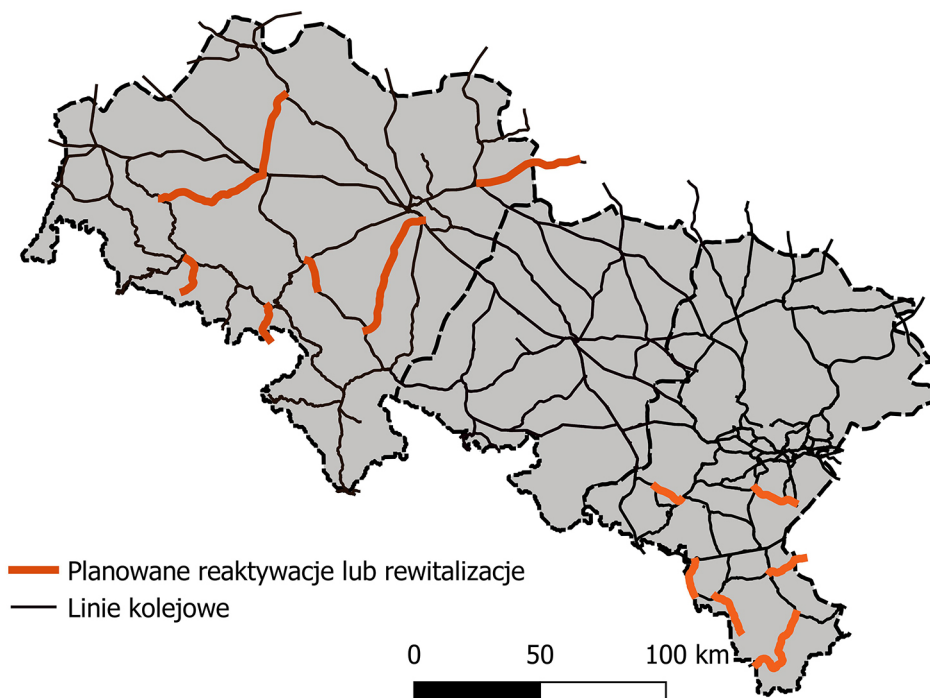


skomunikowań jedynie na trasie Bielsko Biała–Zwardoń i Rybnik–Wodzisław Śląski kursują pociągi dalekobieżne.

W zakresie założeń dotyczących wojewódzkich planów transportowych (tab. 2, ryc. 2) oraz innych, ewentualnych dokumentów (województwo dolnośląskie oraz śląskie) wybrano elementy bezpośrednio związane z reaktywacją połączeń kolejowych, modernizacją oraz ewentualnymi przejęciami linii kolejowych przez samorządy wojewódzkie.

W ramach planów transportowych przeprowadzana jest analiza możliwych scenariuszy rozwoju. Istotnym faktem jest, że planowana liczba połączeń z uwzględnieniem różnych wariantów rozwoju została zamieszczona tylko w dokumencie województwa dolnośląskiego. Odpowiednim działaniem powinno być tworzenie planów rozwoju w uzależnieniu od aspektów finansowych oraz organizacyjnych, które w określonej perspektywie czasowej mogą być zmienne.

W przypadku województwa opolskiego oraz śląskiego brak jest planowanych reaktywacji linii kolejowych oraz ewentualnych przejęć linii kolejowych przez samorząd. Wynikać to może z faktu, że sieć kolejowa w regionie opolskim jest stosunkowo słabo rozbudowana (przynajmniej w porównaniu do gęstych sieci kolejowych województw dolnośląskiego oraz śląskiego). W aspekcie potencjału niewykorzystanych linii kolejowych w ruchu pasażerskim warto zaznaczyć brak



Ryc. 2. Planowane reaktywacje oraz rewitalizacje linii kolejowych

Źródło: opracowane własne.

planowanej obsługi na odcinku Nysa–Kamieniec Ząbkowicki, co stanowiłoby „domknięcie” oferty przewozowej w ciągu komunikacyjnym Opole–Nysa–Legnica. Tym samym wpływa to na ofertę komunikacyjną łączącą dwa sąsiadujące województwa.

Odmienne prezentuje się sytuacja (w zakresie reaktywacji i przejmowania linii kolejowych) w województwie dolnośląskim<sup>12</sup>. W tym przypadku oprócz działań w sferze administracyjno-prawnej istnieje intensywna działalność Urzędu Marszałkowskiego w sferze medialnej. Według doniesień prasowych<sup>13</sup> planowane są przejęcia i reaktywacje ruchu pasażerskiego m.in. na odcinkach: Wrocław–Jedlina-Zdrój, Bielawa–Dzierżonów, Złotoryja–Rokitki, Kobierzyce–Piława Górna. Z kolei w planie transportowym zawarto szereg linii (tab. 2), które są planowane do reaktywacji. Szczególnie pozytywnym aspektem wydaje się, że są to nie tylko trasy aglomeracyjne, ale również związane z koleją lokalną i regionalną.

## Porównanie założeń planów transportowych oraz planów zagospodarowania przestrzennego województwa

Symptomatyczne jest istnienie rozbieżności między PZPW a planami transportowymi, i to, praktycznie rzecz biorąc, w każdym województwie (tab. 3). Są to dysproporcje planistyczne działające w obie strony, tj. są linie w PZPW, które nie są wyszczególnione w planach transportowych, i jednocześnie występuje sytuacja odwrotna. Sam fakt zawarcia w planie transportowym województwa dolnośląskiego stosunkowo dużej liczby linii kolejowych przewidzianych do reaktywacji i równocześnie niewymienienia tych samych odcinków w PZPW wpływa na brak konsekwencji i spójności w założeniach obu dokumentów.

Istnieją 4 odcinki, które na obszarze województwa dolnośląskiego są tożsame w obu dokumentach: Jelenia Góra–Kowary (Karpacz), Kolej Sudecka, Legnica–Głogów oraz szeroko rozumiana Dolnośląska Kolej Dojazdowa. Za linię o największym potencjale demograficznym oraz ekonomicznym można uznać połączenie do Lubina z Legnicy; z kolei odcinek do Karpacza może być typową koleją o charakterze turystycznym. Linia Lubin–Legnica (i dalej do Wrocławia) może być utożsamiana z rozwijanym w ostatnim czasie systemie wrocławskiej kolej aglomeracyjnej.

Należy zwrócić uwagę na życzeniowy charakter wielu reaktywacji na odcinkach, gdzie od lat nie jest prowadzony ruch pociągów lub są braki w infrastrukturze torowej (a w skrajnych przypadkach jest ona całkowicie zdemontowana; np. Kudowa–Nachod, Tłumaczów–Otovice). Wspomniany „życzeniowy charakter reaktywacji” linii kolejowych jest widoczny w przypadku województwa dolnośląskiego, gdzie w przestrzeni medialnej pojawiają się informacje o przejmowaniu oraz modernizacji tras: Malczyce–Marciszów, Kobierzyce–Piława Górna, Srebrna

<sup>12</sup> Dla województwa dolnośląskiego w nawiasach podana jest planowana liczba par pociągów (w maksymalnym wariantcie rozwoju), por. tab. 2.

<sup>13</sup> „17 linii kolejowych na ministerialnej liście do likwidacji”; Gazeta Wrocławska 15.05.2017.

Tabela 3. Porównanie założeń reaktywacji i modernizacji linii kolejowych w PZPW i planach transportowych województwa dolnośląskiego

	PZPW	Plan Transportowy
	Kudowa-Zdrój-Nachod	
	Radomierzyce-Frydlandt	brak
	Tłumaczów-Otovice	
	Jelenia Góra-Kowary	
Linia	Kolej Sudecka: Zgorzelec/Görlitz-Jelenia Góra (z odbiciem do Tanwaldu) – Sędziszów (z dobieciem do Lubawki, Trutnowa i Adršpachu) – Boguszów-Gorce Wschodnie (z odbiciem do Meziměstí i Broumova) – Wałbrzych Główny-Ścinawka Średnia (z odbiciem do Tłumaczowa)	istnieje
	Legnica-Lubin-Głogów	istnieje
	Lubin-Potoczek	brak
	Dolnośląska Kolej Dojazdowa	istnieje

Źródło: opracowanie własne.

Góra-Bielawa Zachodnia, Strzelin-Kondratowice. Brak infrastruktury torowej na wielu odcinkach oraz brak odpowiedniego potencjału demograficznego (np. odcinek Strzelin-Kondratowice już w czasie funkcjonowania był głównie trasą towarową, dla rolnictwa) powinny wpłynąć na realną ocenę potrzeby i możliwości reaktywacji tych odcinków.

W przypadku województw opolskiego oraz śląskiego (tab. 4) istnieją założenia związane z procesem reaktywacji kolei regionalnych. W województwie opolskim żadne z czterech założeń ponownego wprowadzenia ruchu, które są zawarte w PZPW, nie znalazło się w planie transportowym. Szczególnie negatywnie należy ocenić brak wyszczególnienia odcinka Nysa-Kamieniec, który w planie krajowym był objęty planowaną siecią skomunikowań (trasa ta jest czynna i przejezdna, jest stale wykorzystywana w ruchu towarowym). Pozostałe trzy propozycje są to typowe odcinki kolei lokalnych.

Województwo śląskie w ramach PZPW (tab. 4) charakteryzuje się planowanymi modernizacjami i reaktywacjami raczej na głównych ciągach komunikacyjnych. Jest to zgoła odmienna sytuacja w porównaniu do dwóch pozostałych PZPW. W ramach planu transportowego założenia dotyczą z kolei głównie modernizacji odcinków o pogorszonym stanie technicznym. Jednocześnie podnoszona jest kwestia zwiększenia oferty przewozowej na tych trasach.

Warto zwrócić uwagę na odcinki graniczne (modernizacja szlaku Zebrzydowice-Cieszyn). Jednym z bardziej ewidentnych przykładów braku odpowiedniego stopnia modernizacji jest odcinek Kraków-Katowice<sup>14</sup>, który w pierwotnej wersji miał być zmodernizowany do końca 2014 r. Mimo wielu planów oraz zmian założeń kolejny termin ukończenia inwestycji został wyznaczony na 2020 r. Fakt opóźnienia modernizacji jest niedopuszczalny na jednej z ważniejszych tras kolejowych regionu.

<sup>14</sup> Aktualnie przejazd odcinka o długości 70 km zajmuje około 120 min jazdy pociągiem.

Tabela 4. Porównanie założeń reaktywacji i modernizacji linii kolejowych w PZPW i planach transportowych województw opolskiego i śląskiego

		Opolskie	
		PZPW	Plan transportowy
Linia	Nysa–Kamieniec Ząbkowicki		brak
	Racibórz–Głubczyce		
	Jełowa–Kluczbork		
	Głubczyce–Raclawice Śląskie		
		Śląskie	
brak	Katowice–Pyrzowice (lotnisko)		brak
	Szybka Kolej Regionalna		
	Rozbudowa Centralnej Magistrali Kolejowej		
			Skoczów–Cieszyn/Wisła
			Tychy–Nowy Bieruń–Oświęcim
			Rybnik–Sumina
			Pszczyna–Żory
			Bielsko-Biała–Kalwaria Zebrzydowska
			Lanckorona
			Zebrzydowice–Cieszyn

Źródło: opracowanie własne.

Niewątpliwie trzeba podkreślić brak spójności w wyznaczaniu odcinków do reaktywacji i modernizacji w obu dokumentach. Występują nieliczne przypadki, kiedy założenia są tożsame (w województwie dolnośląskim). Należy ten brak konsekwencji uznać za zjawisko negatywne, a co najmniej utrudniające prowadzenie polityki transportowej w aspekcie organizacyjnym i operacyjnym.

Za pozytywny aspekt można uznać istnienie w obu typach dokumentów, w każdym województwie, postulatu stworzenia regionalnych systemów transportu opartych na współdziałaniu transportu kolejowego i autobusowego (szerzej o organizacji transportu publicznego, m.in. roli „autobusów na telefon” i integracji oferty przewozowej, por. Guzik 2016) oraz jednoczesnym tworzeniu elementów charakterystycznych dla zintegrowanego transportu publicznego (wspólna taryfa, węzły przesiadkowe, stabilna oferta). Dodatkowo (przy założeniu uruchomienia kursów autobusowych przez województwo) wprowadzona mogłaby zostać zasada braku konkurencji, jeżeli na danej trasie kursuje pociąg. Innymi słowy, mają to być gałęzie transportu które się uzupełniają, a nie sztucznie konkurują. Oczywiście oprócz systemu koordynowanego przez województwo, przewoźnicy niezależni mogliby prowadzić przewozy w ramach własnej działalności.

## Podsumowanie

Analiza dokumentów wojewódzkich: planów zagospodarowania przestrzennego oraz planów transportowych pozwoliła na określenie pewnych cech ogólnych, które charakteryzują ww. dokumenty i (szerzej) rolę transportu kolejowego w ich treści merytorycznej.

Przed wszystkim należy podkreślić fakt, że w przypadku dwóch województw (dolnośląskie oraz śląskie) mamy do czynienia z dokumentami dedykowanymi wyłącznie transportowi szynowemu. Z jednej strony można to uznać za pozytywne zjawisko, z racji teoretycznie wysokiego zaangażowania władz województwa w rozwój kolei. Jednocześnie może to prowadzić do niepożądanego, ze względów operacyjnych i organizacyjnych, nadmiaru dokumentów, w których transport kolejowy jest podstawową treścią merytoryczną. Istnienie wojewódzkich planów transportowych w zasadzie powinno wyczerpywać tematykę rozwoju kolejowych połączeń pasażerskich. Oczywiście w przypadku konkretnych przykładów linii kolejowych, elementów infrastruktury itd. jak najbardziej wskazane jest tworzenie dedykowanych opracowań i analiz.

Problemem pozostaje kwestia koordynacji oferty przewozowej oraz biletowej między różnymi przewoźnikami kolejowymi (na omawianym obszarze działają: Przewozy Regionalne, Koleje Śląskie, Koleje Dolnośląskie oraz w zakresie połączeń dalekobieżnych PKP Intercity). Generalnie widoczne są trzy typy organizacji wojewódzkich przewozów kolejowych: 1. brak spółki samorządowej, funkcjonują tylko Przewozy Regionalne; województwo opolskie; 2. współistnienie dwóch spółek: Przewozów Regionalnych oraz Kolei Dolnośląskich; 3. przejście ponad 90% ruchu pasażerskiego od Przewozów Regionalnych przez Koleje Śląskie.

Rozwiązaniem, do którego powinny dążyć władze województwa, zobowiązane do organizacji regionalnego transportu kolejowego, jest dodatkowa organizacja kursów autobusowych, które stanowiłyby możliwość dowozu z peryferiów województwa oraz regionu do aktualnie czynnych linii kolejowych. Jest to rozwiązanie popularne m.in. w Czechach. W województwie dolnośląskim w 2017 r. planowane było ponowne utworzenie takich linii dowozowych do górskich miejscowości wypoczynkowych<sup>15</sup>.

Obligatoryjne wprowadzanie ruchu kolejowego na wszystkie linie kolejowe, nawet te zlikwidowane lub o niskich prędkościach drogowych, jest zjawiskiem skrajnym i niekorzystnym<sup>16</sup>. Przykładem planowania reaktywacji linii kolejowych „na wyrost” mogą być (w województwie dolnośląskim) odcinki Świdnica–Jedlina-Zdrój, Lubin–Potoczek, Tłumaczów–Otovice. Są to odcinki o bardzo mocno zdegradowanej infrastrukturze kolejowej, których ponowne otwarcie wymagałoby dużych nakładów finansowych. Poza tym, jeżeli założyć, że atrakcyjna oferta przewozowa powinna wynosić minimum 7 pociągów dziennie, problematyczne może być zapewnienie taboru spalinowego do obsługi tych odcinków. Do skrajnych przypadków niekonsekwencji można zaliczyć również brak postulowania reaktywacji odcinka Ścinawka Średnia–Tłumaczów (i dalej do czeskich Otovic), co połączyłoby całą trasę z koleją Kłodzko–Wałbrzych.

<sup>15</sup> O braku konsekwencji w tworzeniu oferty przewozowej świadczyć może fakt, że w poprzednich latach kursowały już takie autobusy Przewozów Regionalnych (InterRegioBus) skomunikowane na stacji Jelenia Góra z pociągiem, kursujące do Świeradowa-Zdroju i Karpacza.

<sup>16</sup> Niewątpliwie należy podkreślić, że część linii kolejowych, które są przewidywane do reaktywacji w ruchu osobowym, był stosunkowo niedawno zamykana (2000 r.). Do takich tras należą m.in. połączenia Wrocław–Sobótka (2000 r.), Jelenia Góra–Karpacz (2000 r.), Jelcz–Wrocław–Miłoszyce (2000 r.).

W zakresie połączeń transgranicznych (szerzej o transgranicznych planach transportowych por. Krzymuski 2016, s. 15–16) należy zauważyć brak planowanego wykorzystania wszystkich możliwych przejść granicznych w ruchu dalekobieżnym. Mimo podniesienia tej kwestii we wszystkich wojewódzkich PZPW, w krajowym planie transportowym przewidziane jest prowadzenie ruchu tylko na 4 przejściach granicznych. Dodatkowo w województwie opolskim nie jest planowana organizacja połączeń przez jedyne czynne przejście. Przypadek województwa opolskiego jest specyficzny, ponieważ do Głucholaz dojeżdżają pociągi tranzytowe z Czech, natomiast od strony polskiej prowadzony jest ruch na poziomie 2 pociągów pasażerskich tygodniowo.

W dwóch typach omawianych dokumentów zidentyfikowano liczne rozbieżności w zakresie modernizacji i reaktywacji linii kolejowych. Praktycznie rzecz biorąc, w każdym województwie istnieją linie, które są przewidziane do reaktywacji w PZPW, ale nie ma ich w planach transportowych (i na odwrót). Szczególnie widoczne jest to w województwie opolskim. W województwie dolnośląskim za to istnieją 4 trasy wymieniane w obu dokumentach. Zasadne wydaje się, żeby linie kolejowe przewidziane do reaktywacji były zawarte w obu dokumentach. Z jednej strony wpisują się wtedy w szeroko rozumiane zagospodarowanie przestrzenne województwa, a z drugiej są określane w ramach regionalnego systemu transportu publicznego.

Należy również zwrócić uwagę, że tematyka transportu kolejowego jest poruszana w wielu dokumentach o skali krajowej (m.in. w Strategii Rozwoju Kraju, koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju). Ale to właśnie dokumenty wojewódzkie powinny być pomostem między planowaniem krajowym a wojewódzkim. Ich rolą powinno być przejście z etapu planowania do etapu wykonania i późniejszego monitoringu efektów.

## Literatura

- Bartosiewicz B., Wiśniewski S. 2016. Ocena modelu zrównoważonego transportu zbiorowego w Łodzi 2020+ w świetle analiz rozmieszczenia punktowych elementów sieci lokalnego transportu zbiorowego. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(1).
- Benedetto V., Smith A., Nash C. 2017. Evaluating the roles and powers of rail regulatory bodies in Europe: A survey-based approach. *Transport Policy*, 59.
- Churski P. 2014. Model polaryzacyjno-dyfuzyjny w przemianach polityki spójności – konsekwencje dla ukierunkowania polityki rozwoju. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 25.
- Goźdźiak G. 2014. Wykorzystanie środków Unii Europejskiej dla rozwoju kraju – wstępne analizy. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(57).
- Górny J. 2016. Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4).
- Grosse T.G. 2008. Polityka Unii Europejskiej wobec regionów najbardziej oddalonych. *Studia Regionalne i Lokalne*, 4(34).
- Grosse T.G. 2010. Kierunki zmian w polityce spójności UE. Analiza wybranych nurtów dyskusji prowadzonej w latach 2008–2010. *Studia Regionalne i Lokalne*, 4(42).
- Guzik R. 2016. Transport publiczny a dostępność na obszarach wiejskich Szwajcarii. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4).
- Jaroš V. 2017. Social and transport exclusion. *Geographia Polonica*, 90, 3: 247–263.

- Jurkowski W. 2016. Stacje kolejowe w strefach podmiejskich jako zintegrowane węzły przesiadkowe. Analiza porównawcza Krakowa, Łodzi, Poznania i Wrocławia. *Problemy Rozwoju Miast*, 4.
- Klemba S. 2014. Prognozy przewozów kolejowych dla krajowego planu transportowego. *Przegląd Komunikacyjny*, 4: 21–27.
- Kruszyna M. 2014. Próba identyfikacji problemów pojawiających się przy tworzeniu planów transportowych. *Przegląd Komunikacyjny*, 4: 28–31.
- Krzymuski M. 2016. Charakter prawny planu transportowego. *Transport Miejski i Regionalny*, 1.
- Morton C., Lovelace R., Anable J. 2017. Exploring the effect of local transport policies on the adoption of low emission vehicles: Evidence from the London Congestion Charge and Hybrid Electric Vehicles. *Transport Policy*, 60.
- Oleszczuk Ł. 2014. Ocena uchwalonych planów transportowych jednostek samorządowych w świetle zapisów ustawowych. *Przegląd Komunikacyjny*, 4: 21–27.
- Quirini-Popławski Ł. 2016. Funkcjonowanie polityki transportowej we Florencji – analiza wybranych aspektów (na podstawie kwerendy dokumentów miejskich, wywiadów i badań terenowych). *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4).
- Szymczak M. 2016. Ku koncepcji abonamentu mobilności? *Studia Miejskie*, 23: 29–40.
- Śleszyński P., Kretowicz P. 2016. Ocena efektów inwestycji drogowych pod względem dostępności przestrzennej wskutek realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego województwa mazowieckiego (2007–2013). *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4).
- Taylor Z. 1997. Polska polityka transportowa: jaka jest, a jaka być powinna. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 3.
- Taylor Z. 1998a. Współczesne problemy polityki transportowej. *Przegląd Geograficzny*, 70, 3/4.
- Taylor Z. 1998b. Polish transport policy: An evaluation of the 1994/5 White Paper. *Journal of Transport Geography*, 6, 3: 227–236.
- Taylor Z., Ciechański A. 2010. Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I. *Przegląd Geograficzny*, 82, 4: 549–571.
- Taylor Z., Ciechański A. 2011. Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II. *Przegląd Geograficzny*, 83, 2: 205–231.

## Dokumenty i akty prawne

- Plan rozwoju kolei w województwie śląskim. 2016 (dostęp: 14.09.2017). Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Zarząd Województwa Śląskiego.
- Plan transportowy województwa opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.). 2016 (<http://www.rpo.umwo.opole.pl/>; dostęp: 14.09.2017). Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020. 2014. Instytut Rozwoju Terytorialnego.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego 2010. Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2015. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego. 2014 (<http://www.umwd.dolnyslask.pl/plan-transportowy/>; dostęp: 14.09.2017). Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa śląskiego. 2015 (<http://bip.slaskie.pl/>; dostęp: 13.09.2017). Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. 2012 ([dziennikustaw.gov.pl/du/2016/1996](http://dziennikustaw.gov.pl/du/2016/1996); dostęp: 14.09.2017).
- Prośba o informację publiczną. Wydział Komunikacji i Transportu Województwa Śląskiego.
- Regionalna Polityka Transportowa Województwa Dolnośląskiego. 2020 ([www.umwd.dolnyslask.pl](http://www.umwd.dolnyslask.pl)). Załącznik nr 2 do uchwały nr 6566/10/14.

## **Railway transport in voivodship spatial development plans and transport plans (voivodships: dolnośląskie, opolskie, śląskie)**

**Abstract:** Transport policy is significant element of voivodeship's development policy. Additionally it is component of spatial planning in different spatial scales. Generally European and national documents usually concerns main recommendations and assumptions. Voivodeship plans should be more precise. It is also connected with organization of regional railway transport, which is own task of local government. Author made review of spatial development and transport plans of three voivodeships (dolnośląskie, opolskie, śląskie). The purpose of the analysis was delimitation assumptions and plans of regional railway transit. Author defined some disabilities in documents, e.g: inconsistency, incompatibilities between different documents, lack of consistent transport policy.

**Key words:** regional policy, local government, transport policy, regional railway transport, public transport