

*Mateusz Smolarski*

Uniwersytet Opolski, Wydział Ekonomiczny

[mateusz.smolarski@uni.opole.pl](mailto:mateusz.smolarski@uni.opole.pl),  <https://orcid.org/0000-0003-0363-5039>

## Granica województwa a powiązania regionalnym transportem kolejowym na przykładzie Wielkopolski

**Zarys treści:** W 2000 r. w Polsce rozpoczął się proces regionalizacji kolei. Odpowiedzialność za przewozy wojewódzkie przeniesiono na samorządy wojewódzkie. Przedmiotem badania były powiązania międzywojewódzkie pociągami osobowymi Wielkopolski i 7 województw ościennych (razem 33 trasy). Na 15 z nich prowadzone są przewozy pasażerskie. Liczba połączeń jest zróżnicowana. W planach transportowych 19 linii opisywanych jest w obydwu dokumentach (Wielkopolska i sąsiadujący region). 8 jest pominiętych, a 6 znajduje odniesienie w jednym z planów. Układ komunikacyjny powinien być koordynowany wzajemnie przez sąsiadujące samorządy. Planowane połączenia są różnie traktowane przez województwa. Tworzenie systemu transportowego nie powinno być ograniczane jedynie do zasięgu województwa. Potoki pasażerskie nie zawsze są tożsame z granicą administracyjną regionu. Brak koordynacji międzyregionalnej może wpływać na powstawanie peryferiów wewnętrznych o ograniczonej dostępności transportowej. Trasy, na których aktualnie jest prowadzony mały ruch pociągów osobowych oraz towarowych, powinny być włączone do systemu transportu kolejowego w regionie.

**Słowa kluczowe:** systemy transportowe, województwo wielkopolskie, transport kolejowy, organizacja transportu publicznego, transport publiczny

### Wprowadzenie

Problematyka funkcjonowania systemów transportu publicznego może dotyczyć różnych poziomów terytorialnych, od skali lokalnej (np. gminnej) po powiązania komunikacyjne o charakterze krajowym oraz międzynarodowym. W zależności od przyjętych założeń analitycznych ocenę działalności komunikacji zbiorowej oprócz można na jednym rodzaju transportu (np. połączeniach autobusowych) albo w ujęciu multimodalnym (siatka połączeń realizowana wieloma środkami komunikacji). Charakterystycznym obszarem badań mogą być duże aglomeracje miejskie, gdzie transport publiczny charakteryzuje się wysokim stopniem złożoności oraz zróżnicowanym przestrzennie i czasowo popytem pasażerskim.

W analizie za problem badawczy przyjęto funkcjonowanie powiązań międzyregionalnych transportem kolejowym województwa wielkopolskiego z województwami ościennymi. Przewozy kolejowe w Polsce na przestrzeni lat charakteryzowały się licznymi zmianami organizacyjno-prawnymi, a w konsekwencji przekształceniami sieci kolejowej w aspekcie przestrzennym. W ciągu ostatnich 20–30 lat miały miejsce m.in.: przekształcenia spółki Polskie Koleje Państwowe (PKP), procesy usamorządowienia oraz regionalizacji, liczne zamknięcia linii kolejowych<sup>1</sup>, procesy wymiany i modernizacji taboru kolejowego. Istotne zmiany dotyczyły odpowiedzialności konkretnych szczebli terytorialnych (centralnych oraz wojewódzkich) za poszczególne rodzaje przewozów. Zmiany dotknęły również sektora przewozów towarowych, w których monopol PKP został ograniczony na skutek uruchomienia licznych spółek przez inwestorów prywatnych.

W kontekście liczby pasażerów w transporcie kolejowym w ostatnich latach widoczna jest tendencja wzrostowa (UTK 2021). W latach 2011–2019 liczba przewiezionych osób wzrosła z 264 mln do 335 mln. W roku 2020 nastąpił znaczny spadek tej liczby (209 mln), ale było to spowodowane sytuacją epidemiologiczną oraz wprowadzonymi doraźnymi ograniczeniami (Smolarski 2020). Przewozy kolejowe są coraz bardziej popularne, wzrasta rola połączeń aglomeracyjnych, prowadzone są liczne działania mające na celu: przywrócenie przewozów osobowych na nieczynnych trasach (m.in. rządowy program Kolej+) oraz popularyzację kolei jako środka transportu do codziennych przemieszczeń. Poziom wykorzystania transportu kolejowego wykazuje silne zróżnicowanie przestrzenne. Do województw z najwyższym wskaźnikiem wykorzystania kolei należą (UTK 2019): pomorskie, mazowieckie, dolnośląskie oraz wielkopolskie.

Organizacja przewozów kolejowych (kształtowanie układu połączeń) aktualnie znajduje się w gestii samorządu wojewódzkiego. Istotnym czynnikiem, oddziałującym na postrzeganie transportu publicznego przez pasażera, jest koordynacja przewozów między województwami. Pozwala to na uniknięcie np. braku powiązań komunikacyjnych pomiędzy dwoma jednostkami osadniczymi znajdującymi się w bezpośredniej bliskości, ale w różnych województwach. Z punktu widzenia pasażera aspekt organizacji regionalnych połączeń międzywojewódzkich powinien być niezauważalny, bez wpływu na jakość podróży. Obręb województwa nie może być granicą dla „zaspokojenia lokalnych potrzeb transportowych ludności” (Zajfert 2012, s. 33). Należy podkreślić, że przewozy regionalne (wojewódzkie) wykazują odmienny charakter w stosunku do przewozów miejskich, aglomeracyjnych oraz transportu dalekobieżnego. Z jednej strony zapewniają powiązania komunikacyjne na poziomie regionalnym, ale w obrębie ośrodków miejskich mogą pełnić rolę kolei miejskich (Zajfert 2012). Wydaje się jednak, że główny nacisk organizatorów transportu powinien być skierowany na organizację w ramach granicy województwa oraz koordynację z regionami sąsiednimi.

Transport publiczny, w tym powiązania przewozami kolejowymi, należy traktować jako instrument przyczyniający się do integracji danej społeczności oraz

<sup>1</sup> Procesy zawieszania (likwidacji) ruchu osobowego były szczególnie intensywne w latach 90. oraz dwutysięcznych (Taylor 2007).

przestrzeni. Dodatkowo można go uznać za dobro publiczne dostępne dla każdego, bez zjawiska wykluczenia (Sobociński 2020).

Analiza dotyczy powiązań transportem regionalnym pomiędzy województwem wielkopolskim a ościennymi województwami. Badanie zostało przeprowadzone ze szczególnym uwzględnieniem liczby połączeń osobowych oraz miejsca relacji międzywojewódzkich w dokumentach dotyczących funkcjonowania transportu zbiorowego.

Za główny cel przyjęto przestrzenną oraz funkcjonalną ocenę funkcjonowania regionalnych międzywojewódzkich (z wyłączeniem połączeń pospiesznych, ekspresowych itd.) tras kolejowych łączących województwo wielkopolskie z województwami sąsiadującymi.

## Obszar badań, metody badawcze

Województwo wielkopolskie jest obszarem o stosunkowo rozbudowanym układzie sieci kolejowej. Rozkład przestrzenny infrastruktury kolejowej nie jest równomierny, jego niedostatek można zidentyfikować we wschodniej części regionu (np. w powiecie tureckim nie funkcjonuje transport kolejowy). Wskaźnik gęstości sieci przyjmuje wartość 6,3 km/100 km<sup>2</sup> przy średniej dla kraju 6,2. Pod tym względem jest na 8 pozycji spośród wszystkich województw. W województwie stopień wykorzystania kolei<sup>2</sup> przyjmuje wartość 8,4 i jest wyższy niż średnia dla kraju. W grupie wszystkich województw Wielkopolska jest na 4 pozycji.

Największym generatorem ruchu pasażerskiego jest stolica województwa, gdzie zbiegają się główne trasy kolejowe (m.in. Warszawa–Poznań–Rzepin–Berlin, Wrocław–Poznań–Krzyż–Szczecin). W regionie linie zelektryfikowane stanowią 67% całej sieci<sup>3</sup>, z kolei trasy dwutorowe to 61%.

Regionalny rynek przewoźników kolejowych opiera się na dwóch spółkach: PolRegio<sup>4</sup> oraz Koleje Wielkopolskie (KW). Część tras jest obsługiwana wyłącznie przez jedną ze spółek (np. przez Koleje Wielkopolskie do Wolsztyna, Gołańczy albo przez PolRegio w kierunku Krzyża). Duży udział mają trasy, na których naprzemiennie kursy są realizowane przez jedno z przedsiębiorstw, m.in.: Poznań–Gniezno, Poznań–Jarocin, Poznań–Piła. Dodatkowo w ramach dedykowanej obsługi aglomeracji poznańskiej wprowadzono Poznańską Kolej Metropolitalną<sup>5</sup>. Udział KW w liczbie przewiezionych pasażerów systematycznie wzrasta

<sup>2</sup> Powstaje na podstawie liczby przewiezionych pasażerów oraz liczby mieszkańców danego regionu (UTK 2019, Zajfert 2020). Przedstawione dane w tym zakresie dotyczą roku 2018. UTK nie przedstawił dotychczas aktualizacji w tym zakresie. Aktualność danych nie wpływa jednak na ogólną charakterystykę rynku przewozów kolejowych w Polsce oraz pozycję poszczególnych województw.

<sup>3</sup> W regionie część tras jest nieelektryfikowana (m.in. Poznań–Wolsztyn, Poznań–Wągrowiec, Leszno–Wolsztyn–Zbąszynek).

<sup>4</sup> Do 2020 r. nazwa: Przewozy Regionalne.

<sup>5</sup> W tym przypadku nie zdecydowano się na tworzenie kolejnej spółki przewozowej. Wprowadzono inne rozwiązania, m.in.: takt w rozkładzie jazdy, zintegrowane bilety, strefy taryfowe oraz parkin-

przy jednocześnie stałym udziale PolRegio. Struktura w regionie staje się coraz bardziej wyrównana.

Najważniejszymi przesłankami wyboru obszaru badań były: wysoka dynamika rozwoju połączeń kolejowych, funkcjonowanie przewoźnika samorządowego (Koleje Wielkopolskie), silnie rozwinięta sieć kolejowa. Wszystkie te elementy dają podstawę do uznania województwa wielkopolskiego za obszar, na którym rola transportu kolejowego będzie systematycznie wzrastać w przyszłości. Jak zauważa Zajfert (2020, s. 62), województwa byłego zaboru pruskiego (zachodnia oraz północna część Polski) charakteryzują się wysokim stopniem wykorzystania infrastruktury kolejowej do obsługi połączeń regionalnych oraz dużym udziałem powierzchni z dostępem do stacji kolejowych. Aktualnie kolejowy system transportowy województwa wielkopolskiego jest przykładem „renesansu kolei regionalnej” (Zajfert 2020, s. 104). Wzrastała częstotliwość pociągów, spadał średni wiek taboru, zwiększał się komfort podróży. W okresie od 2010 do 2018 r. liczba podróżnych wzrosła o 34%, a wprowadzenie przewoźnika Koleje Wielkopolskie wpłynęło na poprawę obsługi lokalnych tras (Zajfert 2020, s. 104–106).

Główne metody wykorzystane w analizie to:

- przegląd dokumentów planistycznych dotyczących transportu kolejowego,
- przegląd dokumentów udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) w zakresie dopuszczalnych prędkości na liniach kolejowych,
- analiza rozkładów jazdy pociągów udostępnianych przez przewoźników oraz zarządcę infrastruktury<sup>6</sup>.

W analizie za jednostkę obserwacji przyjęto każdą z linii kolejowych przekraczających granicę województwa wielkopolskiego. Do tej grupy zaliczono zarówno trasy aktualnie czynne, jak i wyłączone z ruchu. W sumie wyznaczono 33 tego typu trasy. Pod uwagę nie były brane odcinki, które zostały zlikwidowane przed 1945 r<sup>7</sup>. Za krańcowe punkty tras przyjęto stacje w najbliższym sąsiedztwie aktualnej granicy regionu<sup>8</sup>. W praktyce najczęściej połączenia kolejowe są realizowane od węzła do węzła.

Autor w analizie uwzględnił jedynie pociągi regionalne uruchamiane na zlecenie poszczególnych samorządów wojewódzkich. Główną przesłanką do przyjęcia takiego kryterium jest ich odmienny charakter (m.in. w zakresie liczby połączeń, postojów handlowych, cen biletów) w porównaniu do pociągów międzywojewódzkich uruchamianych na zlecenie ministerstwa właściwego do spraw transportu (Zajfert 2012, 2020). Oddzielenie pociągów osobowych (regionalnych) od innych rodzajów składów było wskazywane m.in. przez Żurkowskiego (2009) oraz Bocheńskiego (2011).

---

gi P&R. System oparty jest na Poznańskiej Kolei Aglomeracyjnej (obsługiwanej przez PolRegio oraz Koleje Wielkopolskie).

<sup>6</sup> Autor korzystał w tym przypadku z ogólnodostępnej wyszukiwarki połączeń kolejowych.

<sup>7</sup> Na badanym obszarze istniały cztery takie trasy: Góra Śląska–Leszno, Płytnica–Wąlcz, Jastrowie–Czaplinek, Zbąszyń–Sulechów (Stankiewicz, Stiasny 2014).

<sup>8</sup> W kontekście opisu tras autor opierał się albo na opisie węzeł–węzeł, albo uwzględnił większe stacje. Miało to na celu poprawę odbioru opisu analizy przez czytelnika.

W ramach opracowanej charakterystyki każdej z linii przyjęto następujące cechy:

- status linii w ruchu osobowym (czynna/nieczynna),
- rodzaj prowadzonego ruchu (osobowy, towarowy, mieszany),
- oferta przewozowa pociągów osobowych (regionalnych),
- prędkość według danych od zarządcy infrastruktury PKP PLK,
- elektryfikacja (zelektryfikowana/nieelektryfikowana),
- data zamknięcia ruchu pasażerskiego (w przypadku nieczynnych tras).

Zaproponowane powyżej wskaźniki dają podstawę do oceny aktualnego stanu technicznego analizowanych linii kolejowych. Badanie zostało przeprowadzone zgodnie ze stanem faktycznym na dzień 31 sierpnia 2022 r.

W przypadku każdej trasy weryfikowano jej rolę w systemie transportu zbiorowego w oparciu o plan transportowy województwa wielkopolskiego oraz województwa ościennego<sup>9</sup>. Na podstawie przeglądu stron internetowych samorządów wojewódzkich wybierano aktualnie obowiązujący dokument (na dzień 31 sierpnia 2022 r.). W niektórych przypadkach (np. województwo łódzkie) na przestrzeni ostatnich miesięcy rozpoczęły się konsultacje dla nowych planów transportowych albo prace koncepcyjne (województwo kujawsko-pomorskie). Dodatkowo w ramach wprowadzonego w ostatnim okresie programu Kolej+<sup>10</sup> weryfikowano, czy dana trasa znalazła się w finalnej wersji programu. Ten etap analizy miał na celu weryfikację stopnia znaczenia poszczególnych linii w założeniach działania systemu transportowego. Ponadto autor dążył do ustalenia, czy dana trasa jest postrzegana jako taki sam (podobny) element sieci komunikacyjnej z perspektywy różnych samorządów terytorialnych.

Plan transportowy jako dokument został wprowadzony w 2010 r. Stanowi akt prawa miejscowego determinujący planowane działanie układu transportu publicznego (m.in. kolejowego oraz autobusowego) na określonym obszarze. Jego głównym założeniem są m.in.: określenie warunków organizacji przewozów, siatki komunikacyjnej, planowanych źródeł finansowania prowadzenia działalności (Grzelec, Wyszomirski 2013, Krzymuski 2016). W dokumencie

<sup>9</sup> Województwo łódzkie: „Regionalny plan transportowy województwa łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014–2020” (2016, dalej Plan Transportowy Województwa Łódzkiego). Województwo kujawsko-pomorskie: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego” (2014, dalej Plan Transportowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego). Województwo pomorskie: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego” (2014, dalej Plan Transportowy Województwa Pomorskiego). Województwo zachodniopomorskie: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego” (2014, dalej Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego). Województwo lubuskie: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich” (2016, dalej Plan Transportowy Województwa Lubuskiego). Województwo dolnośląskie: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego” (2014, dalej Plan Transportowy Województwa Dolnośląskiego). Województwo opolskie: „Plan transportowy województwa opolskiego” (2021).

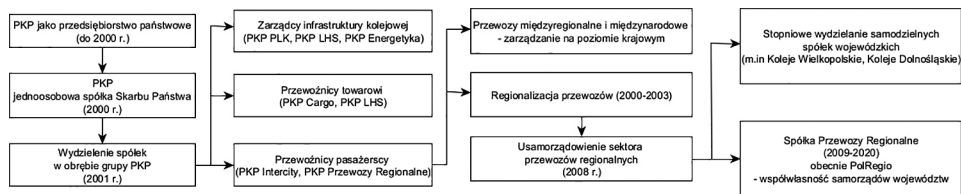
<sup>10</sup> Uchwała nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku.

powinna dodatkowo być zawarta docelowa wizja działania całego publicznego transportu w regionie.

Program Kolej+ (Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2028 roku) zakłada prowadzenie działań uzupełniających układu sieci kolejowej w Polsce. Dedykowany jest miejscowościom (powyżej 10 000 mieszkańców). Celem jest tworzenie albo reaktywacja powiązań kolejowych ze stolicami województw. Podmioty uprawnione do skorzystania z dofinansowania w ramach programu to jednostki samorządu terytorialnego oraz związki metropolitalne.

## Organizacja regionalnego transportu kolejowego

System transportu kolejowego w Polsce na przestrzeni ostatnich lat dotknięty był licznymi zmianami oraz przekształceniami (Taylor, Ciechański 2017). Dodatkowo prowadzone były procesy deregulacji oraz liberalizacji (Kołoś i in. 2017). Polskie Koleje Państwowe (PKP), które kiedyś były państwowym monopolistą na rynku przewozów kolejowych, przez szereg ostatnich lat przechodziły transformację własnościowo-organizacyjną (ryc. 1). Lata 90. XX w. stanowiły dla przedsiębiorstwa okres stagnacji oraz borykania się z ekonomicznymi skutkami transformacji ustrojowej (Drewnowski i in. 2013).



Ryc. 1. Wybrane aspekty przekształceń kolejowego systemu transportowego w Polsce  
Źródło: opracowanie własne.

PKP do 2000 r. stanowiło jednolite przedsiębiorstwo państwowe. We wcześniejszych latach prowadzone były działania o charakterze restrukturyzacji i optymalizacji (np. zmiana podziału administracyjnego). PKP zostało przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. W 2001 r. wydzielono spółki (m.in. PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity) należące do grupy kapitałowej (Taylor, Ciechański 2010). W oparciu o akty prawne wprowadzane w życie w kolejnych latach realizowana była polityka dostosowania transportu kolejowego do wymogów Unii Europejskiej (Drewnowski 2019). Istotnym elementem zmian było oddzielenie zarządcy infrastruktury od przedsiębiorstwa przewozowego (Taylor, Ciechański 2017).

Od 2001 r. system transportu kolejowego w Polsce przybrał nowy kształt (Engelhardt 2018). Do najważniejszych zmian i nowych rozwiązań należały m.in.: oddzielenie funkcjonowania spółek towarowych (PKP Cargo) od spółek dedykowanych ruchowi pasażerskiemu, stworzenie przewoźników regionalnych, wyłączenie

spod działalności dotowanej pociągów o podwyższonej kategorii (ekspresowe oraz InterCity). Do jednej z najważniejszych zmian należy zaliczyć podział organizacyjny między przewozami o charakterze regionalnym (samorządy wojewódzkie) a przewozami międzywojewódzkimi (minister właściwy do spraw transportu).

Szczególnie ważne jest zjawisko regionalizacji kolei w Polsce. Zasadniczym celem regionalizacji jest przeniesienie odpowiedzialności przez państwo na samorząd, w tym przypadku wojewódzki (Massel 2004). Omawiana sytuacja dotyczy kolejowych przewozów regionalnych o charakterze wewnątrzwojewódzkim. Jak zauważa Massel (2003), proces regionalizacji jest jednym z głównych elementów zmian w europejskich systemach kolejowych. Jego bezpośrednim i głównym celem powinno być stworzenie „skutecznego i efektywnego systemu transportu regionalnego” (Dyr 2008, s. 51). Samorządy wojewódzkie stały się bezpośrednio odpowiedzialne za organizację przewozów kolejowych<sup>11</sup>. W początkowym okresie fundusze na przewozy gwarantowane były przez budżet państwa (Górny 2016). Jednak kolejny akt prawny (Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu) scedował całkowitą odpowiedzialność finansową na samorządy wojewódzkie. Przewozy regionalne stały się ich zadaniem własnym (Dyr 2008). Wprowadzenie procesów regionalizacji w transporcie kolejowym wpływać może na lepsze dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb lokalnych i regionalnych (Massel 2005).

Regionalizacja transportu kolejowego i jego organizacja nie może stanowić bariery w przemieszczeniach się pasażerów. Powiązania związane z dojazdami do pracy, szkół itd. nie muszą być tożsame z granicami województwa (administracyjnymi). Jak zauważa Dyr (2011), dosłowne traktowanie zasięgu odpowiedzialności województwa doprowadzać może do absurdów komunikacyjnych, np. kończenie biegu pociągu na granicy województwa i przesiadka do kolejnego składu (organizowanego przez sąsiednie województwo). W tym przypadku kwestie organizacyjno-prawne stoją w sprzeczności z potrzebami komunikacyjnymi (Dyr 2011, s. 18).

Trammer (2019, s. 143) scharakteryzował proces regionalizacji jako „kolejowe rozbicie dzielnicowe”. Zwrócił uwagę na ograniczanie liczby połączeń przekraczających granicę województwa, a nawet ich całkowitą likwidację. Ciągłość połączeń została przerwana np. na trasach: Gołańcz–Bydgoszcz (zawieszenie ruchu w 2003 r.), Brodnica–Działdowo (2004 r.), Głogów–Leszno (2011 r.), Wieluń Dąbrowa–Kępno (2015 r.). Przykład linii Małkinia (województwo mazowieckie)–Szepietowo (województwo podlaskie) jest przejawem zaprzeczenia idei współpracy międzyregionalnej<sup>12</sup>. Granicę województwa na tym odcinku przekraczają tylko pociągi pospieszne, niezatrzymujące się na wszystkich stacjach. Od strony województwa mazowieckiego ostatnia stacja z obsługą połączeń regionalnych (tylko i wyłącznie w kierunku Mazowsza) to Szulborze Wielkie. Na terenie województwa podlaskiego ostatnia stacja to Szepietowo (relacje pociągów tylko w kierunku Białegostoku).

<sup>11</sup> Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP z dnia 8 września 2000 r. (Dz.U. nr 84, poz. 948).

<sup>12</sup> Na drugiej z tras przecinających granice obu województw, linii 31 Siedlce–Czeremcha, prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich oraz międzywojewódzkich.

Engelhardt (2014) podkreślał, że do głównych przesłanek wprowadzenia regionalizacji należały: [1] decentralizacja zadań państwa wynikająca z dostosowania prawodawstwa do wytycznych unijnych, [2] reforma administracyjna kraju z 1999 r., [3] uchwalenie aktów prawnych związanych z restrukturyzacją kolei.

Funkcjonowanie systemu transportu publicznego uwarunkowane jest regulacjami prawnymi. W ramach omawianego zagadnienia istotna jest definicja przewozów wojewódzkich. Ustawodawca przewidział wprowadzenie połączeń regionalnych przekraczających granicę województwa. Pierwotnie zgodnie z ustawą<sup>13</sup> (2010, art. 4) za wojewódzkie przewozy kolejowe uznano „przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu”. Przedstawiona definicja jednoznacznie wskazywała, że połączenie organizowane przez województwo X, które wjeżdżało na teren regionu Y, było traktowane jako wojewódzkie tylko do pierwszej stacji. Ewentualna chęć tworzenia bardziej stabilnej oferty komunikacyjnej (niewymagającej przesiadek) wymagała porozumienia międzywojewódzkiego. W 2020 r. wprowadzona została zmiana definicji. Dodano zapis, że wojewódzkie przewozy to również „przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa”. Może to być szczególnie przydatne w ramach organizacji przewozów do miasta, które generuje potencjalnie duże potoki podróżnych, a jednocześnie znajduje się blisko granicy województwa. W ramach wcześniejszej definicji, jeżeli skład mijałby stację z możliwością przesiadki albo zmiany kierunku jazdy, musiałby tam skończyć bieg. Wprowadzenie kryterium odległościowego<sup>14</sup> pozwala na potencjalnie lepszą organizację przewozów kolejowych na styku regionów, bez konieczności tworzenia porozumień międzywojewódzkich. Istnieje szansa na uniknięcie sytuacji, kiedy pociąg zamiast obsłużyć stację kolejową o dużym potencjale przewozowym, musiał kończyć bieg wcześniej.

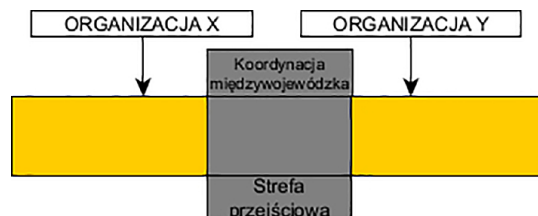
Tworzenie systemu transportu regionalnego na poziomie wojewódzkim oparte jest na dwóch głównych wariantach przewozów (ryc. 2). Pierwszy dotyczy przewozów wojewódzkich realizowanych w granicach administracyjnych regionu. W tym przypadku samorząd województwa jako organizator transportu przygotowuje docelową siatkę połączeń, a operator (przewoźnik kolejowy) realizuje przewozy zgodnie z przewidywanymi założeniami. Drugi z elementów funkcjonowania związany jest z koordynacją przewozów międzywojewódzkich. Właściwy poziom współpracy między samorządami pozwoli uniknąć tzw. wewnętrznych peryferii komunikacyjnych<sup>15</sup>, tj. obszarów zlokalizowanych blisko granicy województwa o wyraźnie gorszym poziomie obsługi komunikacyjnej.

<sup>13</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022.1343).

<sup>14</sup> W środowisku transportowym definiowanie odległości kilometrowej wywołało liczne komentarze negatywne. Sugerowano nawet zlikwidowanie tego kryterium na rzecz kryterium bardziej opisowego, np. „węzła przesiadkowego” albo „ważnego ośrodka” (Nowa definicja „przewozów wojewódzkich”, Raport Kolejowy 2020). Dodatkowo problematyczna może być sytuacja, jeżeli na odcinku 30 km nie ma stacji o odpowiednich parametrach technicznych.

<sup>15</sup> Pod względem jakości transportu publicznego są na niskim poziomie, podobnie jak peryferia krajowe, tj. obszary zlokalizowane wzdłuż granicy państwa. Do tego typu terenów można zaliczyć m.in. Bieszczady, Beskidy, południowo-zachodnią część Polski.





Ryc. 2. Organizacja przewozów wewnątrzwojewódzkich oraz koordynacja między regionami X i Y

Źródło: opracowanie własne.

W literaturze traktującej o procesie regionalizacji można dostrzec kilka odmiennych podejść badawczych. Do pierwszego należą badania dotyczące systemów transportowych i ogólnej oceny zjawiska regionalizacji. Były to kwestie podnoszone już w 2000 r. przez Żurkowskiego oraz niewiele później w badaniach Taylora (2003). Poruszane były m.in. zagadnienia: nowego podziału sektora transportu kolejowego pasażerskiego i towarowego, aktualnych trendów w kształtowaniu systemów transportu publicznego, podejścia do restrukturyzacji przewozów kolejowych (m.in. zjawiska konkurencji oraz regionalizacji). Niektóre analizy związane były z ogólną oceną całego systemu transportu, z częściowym uwzględnieniem kolei (Drewnowski i in. 2013).

Massel w pracach dotyczących bezpośrednio zjawiska regionalizacji kolei odnosił się do ogólnych tendencji w tym zakresie w krajach Europy Zachodniej. Zwracał uwagę na brak jednego, uniwersalnego modelu funkcjonowania przewozów kolejowych. Różnice mogą być widoczne m.in. w zakresie: odpowiedzialności za przewozy, poziomu finansowania oraz opłaty za dostęp do infrastruktury (Massel 2004). Skutki wprowadzania regionalizacji nie są możliwe do jednoznacznej oceny w porównaniu do poszczególnych państw europejskich (Massel 2005). Do drugiej grupy analiz zaliczyć można prace dotyczące porównania procesów regionalizacji w poszczególnych państwach europejskich z wykorzystaniem metod ekonometrycznych oraz przestrzennych (geograficznych). Kvizda i in. (2013) odnosili się do zjawiska regionalizacji w ujęciu porównawczym ze szczególnym uwzględnieniem Szwecji, Wielkiej Brytanii oraz Niemiec. Organizacja regionalnego transportu kolejowego stanowiła przedmiot badań Seidenglanza i in. (2015). Porównali oni uwarunkowania organizacyjne przewozów regionalnych w Czechach, Austrii oraz Niemczech. Wykazali silne zróżnicowanie regionalnego transportu kolejowego pod względem organizacyjnym. W Czechach odpowiedzialność za przewozy spoczywa na poszczególnych regionach, z kolei w Niemczech wprowadzono system oparty na krajach związkowych. Czeski system nie jest wolny od wad organizacyjnych. Zidentyfikowane zostało silne zróżnicowanie przestrzenne w kontekście poziomu obsługi komunikacyjnej oraz barier w zakresie koordynacji połączeń dalekobieżnych o charakterze międzyregionalnym (Seidenglanz i in. 2015, s. 444). Przekształcenia niemieckiego systemu transportu kolejowego były przedmiotem badań Linka (1994).

Badania obejmowały również systemy kolei w Polsce i Czechach (Taczanowski 2012) oraz Polsce, Czechach i Słowacji (Król, Taczanowski 2016). Polski

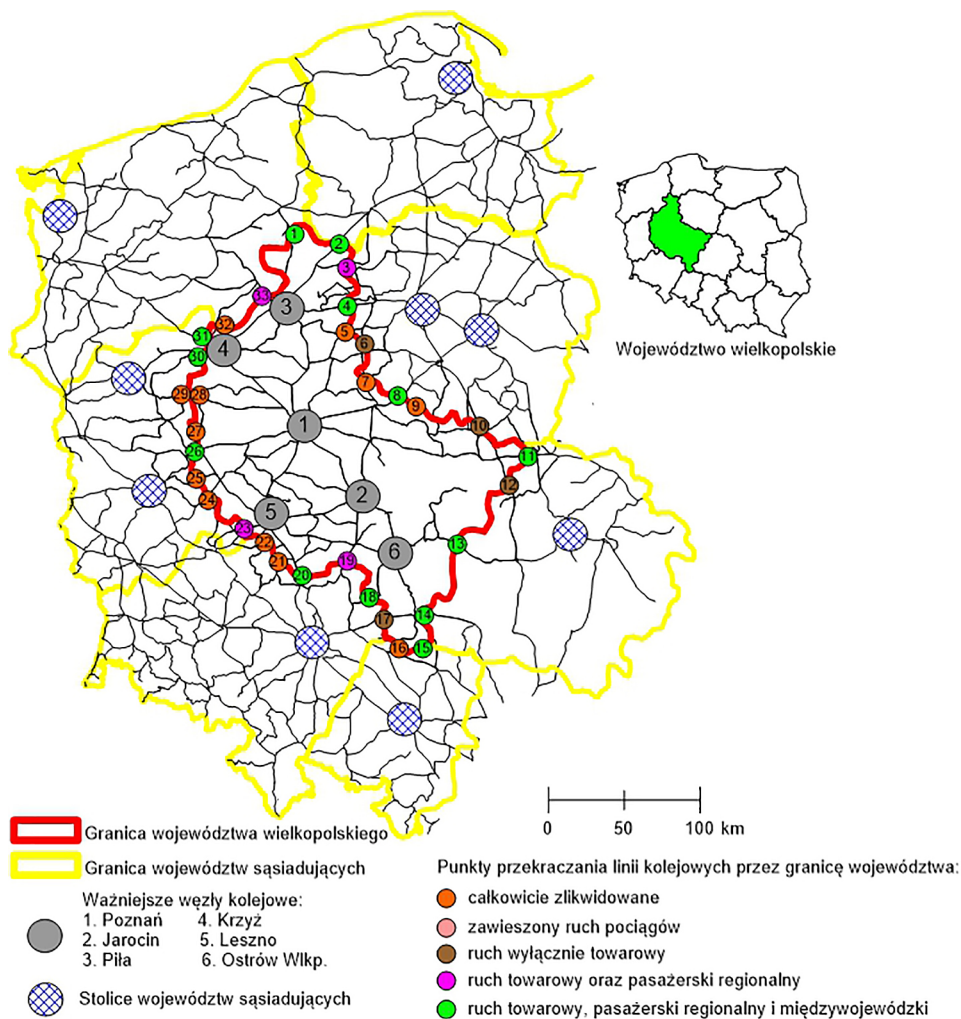
system transportu kolejowego wykazywał silną tendencję do likwidacji połączeń regionalnych. W latach 1989–2011 dochodziło do zjawiska regresu powiązań osobowych (Taczanowski 2012). Na aktualny kształt systemu kolei regionalnej wpływ mają czynniki historyczne, społeczno-ekonomiczne oraz przestrzenne (Król, Taczanowski 2016).

Ostatnia grupa badań dotyczy funkcjonowania polskiego systemu kolejowego. Górny (2016) odnosił się do roli samorządu wojewódzkiego jako organizatora przewozów kolejowych. Ogólna ocena przeniesienia odpowiedzialności na ten organ była pozytywna. Istniejący niedobór w liczbie połączeń kolejowych dotyczy tylko niektórych regionów. Jedno z badań porównawczych na poziomie regionów (województwa: dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, małopolskie oraz podlaskie) w Polsce było przeprowadzone przez Kołosa i in. (2017). Dla każdego z wybranych województw obliczone zostały liczby stacji kolejowych oraz połączeń kolejowych. Brano pod uwagę liczbę zatrzymań pociągów regionalnych do stolicy innego województwa (s. 46). Badanie oparte było na sytuacji transportu kolejowego w danym województwie, bez spojrzenia na powiązania międzyregionalne. Wybór nie sąsiadujących ze sobą regionów niewątpliwie wpłynął na charakter analizy. Autorzy zwrócili uwagę, że na wzrost znaczenia przewozów regionalnych wpływ mają m.in.: czynniki przestrzenne, uwarunkowania społeczno-ekonomiczne oraz zainteresowanie i zaangażowanie władz samorządowych (Kołos i in. 2017, s. 49).

Problematyka powiązań o charakterze międzywojewódzkim stanowi główny problem badawczy. Intencją autora była (na przykładzie Wielkopolski) ocena powiązań kolejowych przekraczających granicę województwa. W licznych planach transportowych regionów podnoszone są kwestie związane z przewozami kolejowymi (głównie wzrost znaczenia tego typu przemieszczeń pasażerskich) wraz z planami ich rozwoju (Smolarski 2018). Ograniczanie przewozów międzywojewódzkich stanowi zaprzeczenie idei spójnego i konkurencyjnego systemu komunikacji publicznej. Kształtowanie systemu regionalnego transportu kolejowego powinno być prowadzone w sposób kompleksowy, również z uwzględnieniem potrzeb i uwarunkowań przestrzennych w sąsiednich regionach. System lokalny (regionalny) powinien być spójny zarówno wewnątrz (dośrodkowo w województwie), jak i tworzyć pomost zewnętrznych powiązań (odśrodkowych poza województwo). Połączenia regionalne są dodatkowo sposobem dowozu pasażerów do pociągów pospiesznych itd. (Żurkowski 2000).

## Wyniki

Badanie wykazało istnienie 33 tras przecinających granicę województwa wielkopolskiego oraz graniczącego z nim regionu (ryc. 3). Biorąc pod uwagę status funkcjonowania w ruchu osobowym stwierdzono, że na 15 trasach prowadzony jest regularny ruch pociągów osobowych. Na 18 trasach nie są prowadzone pasażerskie połączenia kolejowe. Największa liczba linii międzywojewódzkich zlokalizowana jest na granicy Wielkopolski z województwem lubuskim (9 tras) oraz kujawsko-pomorskim (8) i dolnośląskim (6). W przypadku pozostałych



Ryc. 3. Kolejowe trasy międzywojewódzkie objęte badaniem

Oznaczenia tras: 1 – Piła–Szczecinek, 2 – Piła–Chojnice, 3 – Złotów–Więcbork, 4 – Piła–Nakło nad Notecią, 5 – Gołańcz–Kcynia, 6 – Kcynia–Gniezno, 7 – Janowiec Wielkopolski–Skoki, 8 – Gniezno–Inowrocław, 9 – Mogilno–Orchowo, 10 – Babiak–Piotrków Kujawski, 11 – Koło–Kutno, 12 – Dąbie nad Nerem–Poddebice, 13 – Kalisz–Sieradz, 14 – Kępno–Wieruszów, 15 – Kępno–Kluczbork, 16 – Namysłów–Kępno, 17 – Oleśnica–Kępno, 18 – Grabowo Wielkie–Ostrów Wielkopolski, 19 – Milicz–Krotoszyn, 20 – Żmigród–Rawicz, 21 – Rawicz–Ścinawa, 22 – Góra Śląska–Bojanowo, 23 – Leszno–Głogów, 24 – Wolsztyn–Konotop, 25 – Wolsztyn–Sulechów, 26 – Zbąszyń–Zbąszynek, 27 – Międzychód–Zbąszyń, 28 – Międzychód–Międzyrzecz, 29 – Międzychód–Skwierzyna, 30 – Krzyż–Nowe Drezdenko, 31 – Krzyż–Dobiegiew, 32 – Krzyż–Wałcz, 33 – Piła–Wałcz

Źródło: opracowanie własne.

regionów są to mniejsze wartości: łódzkie (4), zachodniopomorskie (3), opolskie (2) i pomorskie (1).

W niektórych przypadkach linia może zostać zakwalifikowana jako nieczynna dla ruchu regionalnego, ale obsługiwana przez połączenia towarowe albo pospieszne. Taka sytuacja ma miejsce na 5 liniach. Dotyczy to tras: Międzychód–Międzyrzecz (obsługa towarowa terminala paliwowego w Wierzbnie), Kępno–Wieruszów (jedynie pociągi pospieszne), Kcynia–Gniezno (sporadyczny ruch towarowy skierowany m.in. do trójmiejskich portów; trasa jest czynna okresowo w wybrane dni tygodnia lub na wniosek przewoźnika, dodatkowo kilkakrotnie przekracza granicę województw), Oleśnica–Kępno (trasa niezelektryfikowana, w pierwotnej wersji planowana jako jeden z głównych ciągów komunikacyjnych, obecnie wykorzystywana okazjonalnie) oraz ciąg komunikacyjny (Inowrocław)–Piotrków Kujawski–Poddębice–(Zduńska Wola–Karsznice). Ta ostatnia trasa stanowi jeden z głównych ciągów komunikacji towarowej w Polsce o przebiegu północ (trójmiejskie porty)–południe (tranzyt przez Czechy).

Ewentualne uruchomienie połączeń o charakterze regionalnym może być łatwiejsze (pod względem operacyjnym) na trasach, gdzie prowadzony jest jakikolwiek ruch. Niezbędne inwestycje opierałyby się wtedy na dostosowaniu (przebudowie) peronów oraz pozostałej infrastruktury pasażerskiej.

Poza weryfikacją stanu technicznego danej linii oraz typu prowadzonego ruchu badanie opierało się na ocenie oferty przewozowej. Jest to jeden z głównych warunków determinujących postrzeganie transportu przez pasażera. Odpowiednia liczba połączeń (minimum 6–7) jest niezbędnym warunkiem do zwiększania preferencji do wyboru przewozów publicznych (Majewski 2006). Podaż oferty przewozowej to element aspektów wewnętrznych, które kreowane są przez operatorów transportu (Boisjoly i in. 2018).

Największa liczba połączeń funkcjonuje na głównych magistralach, nawet 22 pary połączeń ze Zbąszynka do Zbąszynia (tab. 1). Do tras o dobrych parametrach technicznych, z rozwiniętą ofertą przewozową, należą dodatkowo: Gniezno–Inowrocław (12 par dziennie), Żmigród–Rawicz (12). Za skrajnie niekonkurencyjną ofertę (względem transportu samochodowego) uznać trzeba linie z mniej niż 6 parami połączeń dziennie<sup>16</sup>, m.in.: Piła–Wałcz (4 pary dziennie), Złotów–Chojnice (4) oraz Kępno–Kluczbork (4). Na części tras (m.in. Zbąszyń–Zbąszynek, Koło–Kutno, Żmigród–Rawicz, Kalisz–Sieradz) dodatkowo kursują pociągi pospieszne. Nie były brane pod uwagę jako element powiązań regionalnych.

Spośród przewoźników operujących na poszczególnych trasach największy udział mają Przewozy Regionalne (tab. 1). Kursują na prawie wszystkich analizowanych trasach (poza liniami: Zbąszyń–Zbąszynek, Milicz–Krotoszyn oraz Koło–Kutno). Na dwóch trasach (Żmigród–Rawicz i Kalisz–Sieradz) połączenia kolejowe są realizowane przez trzech przewoźników regionalnych. W przypadku trasy Kalisz–Sieradz dominują Przewozy Regionalne, natomiast spółki samorządowe pełnią funkcję uzupełniającą (kursy przyspieszone albo realizowane w wybrane dni tygodnia). Uzupełnianie się oferty przewozowej na odcinku granicznym między dwoma przewoźnikami zidentyfikowano na trasach: Milicz–Krotoszyn

<sup>16</sup> Oferta na tak niskim poziomie charakteryzuje się bardzo dużymi odstępami między poszczególnymi kursami. Np. dla trasy Piła–Wałcz godziny odjazdów z Piły to: 7.36, 11.19, 15.31, 19.38.

Tabela 1. Oferta przewozowa pociągów regionalnych na trasach międzywojewódzkich

Trasa	Liczba par połączeń na dobę (średnio dziennie)	Przewoźnik	Numer linii zgodnie z ryc. 3
(Piła)–Złotów–Chojnice	4	Przewozy Regionalne	2
Koło–Kutno	4	Koleje Wielkopolskie	11
Kępno–Kluczbork	4	Przewozy Regionalne	15
Piła–Wałcz	4	Przewozy Regionalne	33
(Piła)–Okonek–Szczecinek	5	Przewozy Regionalne	1
Grabowno Wielkie–Ostrów Wielkopolski	5	Przewozy Regionalne	18
Krzyż–Dobiegniew (Stargard)	5	Przewozy Regionalne	31
Milicz–Krotoszyn	5	Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie	19
Leszno–Wschowa–Głogów	6	Przewozy Regionalne	23
Kalisz–Sieradz	7	Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie (weekend), Łódzka Kolej Aglomeracyjna	13
Krzyż–Kostrzyn	11	Przewozy Regionalne	30
(Piła)–Wyrzysk	11	Przewozy Regionalne	4
Osiek–Nakło nad Notecią			
Gniezno–Inowrocław	12	Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie	8
Żmigród–Rawicz	12	Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie	20
Zbąszyń–Zbąszynek	22	Koleje Wielkopolskie	26

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźnika. Stan oferty przewozowej na dzień 31 sierpnia 2022 r.

(Koleje Wielkopolskie oraz Koleje Dolnośląskie) i Gniezno–Inowrocław (Przewozy Regionalne i Koleje Wielkopolskie).

11 badanych odcinków jest zelektryfikowanych. 4 trasy są obsługiwane tylko taborem spalinowym (Złotów – Chojnice, Piła – Wałcz, Leszno – Głogów, Krzyż – Kostrzyn). W przypadku obsługi połączeń nieelektryfikowanych od organizatora transportu w regionie należy wymagać odpowiedniej polityki inwestycyjnej w zakresie planowanego rozszerzania spalinowego parku taborowego. Jednym z rozwiązań jest wprowadzenie jednostek o charakterze hybrydowym, które umożliwią jazdę z zasilaniem spalinowym albo elektrycznym w zależności od potrzeb.

Średnia prędkość na analizowanych w tym badaniu liniach to 112 km/h<sup>17</sup>. Do tras o najgorszych parametrach należą: Piła–Wałcz (maksymalna prędkość 80 km/h) oraz Leszno–Głogów (80 km/h). Odcinki o największej dopuszczalnej prędkości to trasy główne, magistralne, m.in.: Zbąszyń–Zbąszynek (160 km/h), Koło–Kutno (160 km/h) oraz Żmigród–Rawicz (160 km/h). W przypadku prowadzenia ruchu pociągów regionalnych, z krótkimi odstępami między kolejnymi

<sup>17</sup> Zgodnie z Regulaminem Sieci 2021/2022 PKP PLK.

przystankami, bardzo istotna jest płynność jazdy. Mała liczba ograniczeń prędkości wprowadzanych przez zarządcę infrastruktury, dobry stan zwrótnic, brak awarii sygnalizacji wpływają na komfort podróży oraz mniejsze zagrożenie opóźnieniami.

W przypadku tras (16 linii), na których ruch osobowy został zawieszony na przestrzeni ostatnich lat, przeważają zamknięcia z lat 90. Wtedy zawieszono połączenia na odcinkach: Góra–Bojanowo (1991 r.), Międzychód–Zbąszyń (1992 r.), Janowiec Wielkopolski–Skoki (1992 r.), Złotów–Więcbork (1993 r.), Międzychód–Międzyrzecz (1994 r.), Wolsztyn–Sulechów (1994 r.), Krzyż–Walcz (1995 r.). Linia z najdłużej nieczynnym ruchem osobowym to Rawicz–Ścinawa, gdzie połączenia kolejowe zlikwidowano w 1960 r. Wszystkie trasy, na których zawieszono przewozy pasażerskie, są niezelektryfikowane (tab. 2).

Tabela 2. Daty zawieszenia ruchu pasażerskiego

Odcinek sieci	Data zawieszenia ruchu pasażerskiego	Obecny stan linii	Numer trasy zgodnie z ryc. 3
Rawicz–Ścinawa	1960	zlikwidowana	21
Mogilno–Orchowo	1987	zlikwidowana	9
Namysłów–Kępno	1989	zlikwidowana	16
Góra–Bojanowo	1991	zlikwidowana	22
Międzychód–Zbąszyń	1992	zlikwidowana	27
Janowiec Wlkp.–Skoki	1992	zlikwidowana	7
Złotów–Więcbork	1993	zlikwidowana	3
Międzychód–Międzyrzecz	1994	zlikwidowana	28
Wolsztyn–Sulechów	1994	zlikwidowana	25
Krzyż–Walcz	1995	zlikwidowana	32
Międzychód–Wierzbno–Skwierzyna	1995	zlikwidowana	29
Wolsztyn–Konotop	2000	zlikwidowana	24
Gołańcz–Kcynia	2000	zlikwidowana	5
Leszno–Wschowa–Głogów	2002	prowadzony ruch pasażerski	23
Oleśnica–Kępno	2002	zawieszony ruch pasażerski	17
Kcynia–Gniezno	2003	zawieszony ruch pasażerski	6

Źródło: opracowanie własne na podstawie Stankiewicz i Stiasny (2011).

Na linii Leszno–Głogów reaktywowano przewozy pasażerskie w 2019 r. Jest to jedyna analizowana trasa, która przebiega przez trzy województwa (wielkopolskie, lubuskie, dolnośląskie). Po nowym podziale administracyjnym w 1999 r. zawieszono ruch pasażerski na 5 trasach (tab. 2).

Ostatnią badaną kwestią było umiejscowienie problematyki transportu kolejowego w dokumentach: planie transportowym województwa wielkopolskiego i ościennego. Dodatkowo weryfikowano obecność tras w programie Kolej+.

Badanie wykazało, że w 8 przypadkach<sup>18</sup> konkretna trasa nie jest uwzględniana w obu planach transportowych (wielkopolskim oraz ościennym). Do tego

<sup>18</sup> W tej części brano pod uwagę wszystkie 33 zidentyfikowane trasy międzywojewódzkie.

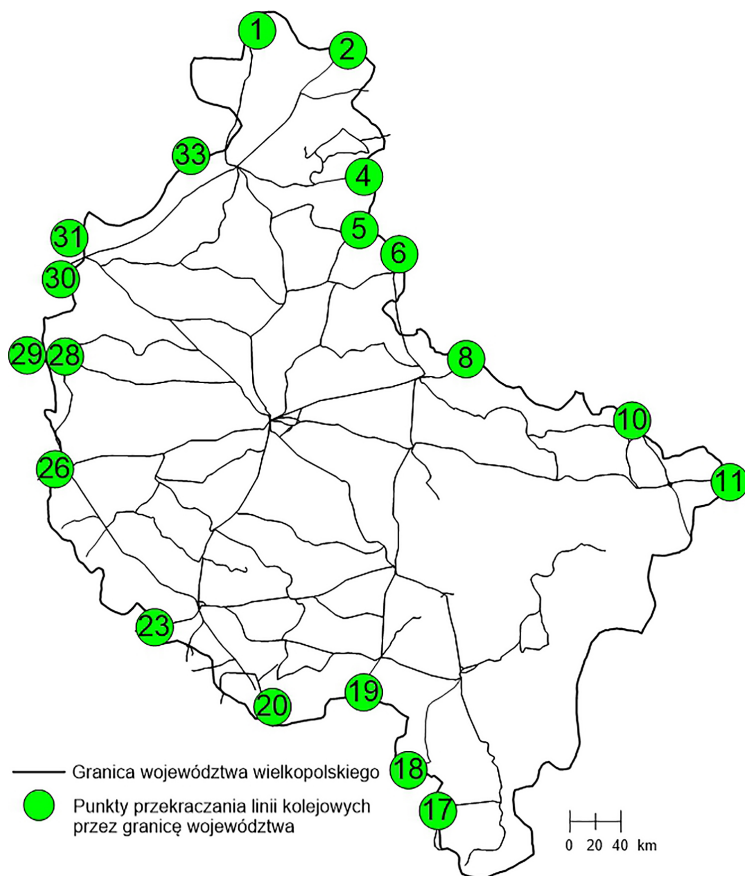
typu odcinków należały m.in.: Międzychód–Zbąszyń, Wolsztyn–Sulechów, Krzyż–Walcz, Złotów–Więcbork, Mogilno–Orchowo, Namysłów–Kępno, Rawicz–Ścinawa i Góra–Bojanowo. Każda z wymienionych tras jest nieczynna. W niektórych przypadkach jedyne odniesienie do trasy to zaznaczenie na mapie poglądowej (bez żadnych szczegółowych informacji) albo uznanie za lokalną atrakcję turystyczną (np. trasa do Orchowa). Nieuwzględnienie powyższych tras może być efektem ich fizycznej likwidacji (w niektórych przypadkach nieprzejezdności, np. Wolsztyn–Konotop) i braku możliwości realizacji połączeń kolejowych.

W 6 przypadkach trasa była uwzględniana w planach Wielkopolski, natomiast nie była brana pod uwagę w opracowaniach województw ościennych. Dotyczyło

Tabela 3. Główne założenia rozwoju oraz charakterystyka tras kolejowych według planów transportowych.

Linia kolejowa	Numer trasy zgodnie z ryc. 3	Plan Transportowy Województwa Wielkopolskiego	Plan transportowy województwa ościennego
Gniezno–Inowrocław	8		trasa międzynarodowa
Babiak–Piotrków Kuj.	10		trasa międzynarodowa
Koło–Kutno	11		trasa międzynarodowa
Leszno–Wschowa–Głogów	23		linia główna krajowa
Zbąszyń–Zbąszynek–(Rzepin)	26		trasa międzynarodowa
Międzychód–Wierzbno–Skwierzyna	29	dekapitalizacja infrastruktury	
Krzyż–Kostrzyn	30	trasa krajowa	zwiększenie liczby kursów
Krzyż–Dobiegiew (Stargard)	31	trasa międzynarodowa	Dobiegiew jako węzeł przesiadkowy
Międzychód–Międzyrzecz	28	dekapitalizacja infrastruktury	obsługa terminala paliwowego (Wierzbno)
Piła–Walcz	33	trasa krajowa uzupełniająca	koordynacja przewozów pasażerskich
(Piła)–Okonek–Szczecinek	1	trasa krajowa główna	koordynacja przewozów pasażerskich
(Piła)–Złotów–Chojnice	2	trasa krajowa uzupełniająca	linia użyteczności publicznej
(Piła)–Wyrzysk Osiek–Nakło nad Notecią	4	trasa krajowa główna	lepsze powiązania z Bydgoszczą
Gołańcz–Kcynia	5	trasa regionalna uzupełniająca	planowana rewitalizacja
Kcynia–Gniezno	6	trasa regionalna uzupełniająca	planowana rewitalizacja
Oleśnica–Kępno	17	trasa krajowa uzupełniająca	wzrost liczby połączeń
Grabowno Wlk.–Ostrów	18	trasa krajowa główna	trasa uzupełniająca
Milicz–Krotoszyn	19	trasa regionalna uzupełniająca	trasa podstawowa
Żmigród–Rawicz	20	trasa międzynarodowa	wzrost liczby połączeń

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 4. Trasy międzywojewódzkie uwzględnione w planie transportowym województwa wielkopolskiego oraz województw ościennych  
Oznaczenia tras zgodnie z ryciną 3.  
Źródło: opracowanie własne.

to linii: Wolsztyn–Konotop, Janowiec Wielkopolski–Skoki, Kalisz–Sieradz, Kępno–Wieruszów, Kępno–Kluczbork oraz (Inowrocław)–Dąbie nad Nerem–Zduńska Wola.

W pozostałych przypadkach (19) trasy były uwzględniane w obu dokumentach wojewódzkich (tab. 3, ryc. 4). W wielu sytuacjach charakterystyka techniczna opierała się na uszczegółowieniu stanu technicznego oraz kategorii trasy. W Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego (2021) opisywano odcinki linii kolejowych jako „międzynarodowe”, „główne”, „regionalne”, „uzupełniające” w zależności od ich rangi. W aspekcie utrudnień w prowadzeniu ruchu kolejowego wyszczególniano problem ze stanem technicznym tras (Międzychód–Skwierzyna oraz Międzychód–Międzyrzecz).

6 tras zostało zdefiniowanych w dokumentach w ten sam sposób (tab. 3). W przypadku pozostałych linii były one charakteryzowane w odmiennej wersji.



Analiza dokumentów wykazała, że większość województw sąsiadujących charakteryzuje jedną linię jako wspólny cel systemu transportowego (w różnym stopniu). Np. w przypadku województwa lubuskiego spośród 9 linii przekraczających granicę województwa aż 6 jest opisywanych i branych pod uwagę w sieci komunikacyjnej obu województw.

Skrajnie niekorzystna sytuacja została zidentyfikowana na styku Wielkopolski i województwa opolskiego. Spośród dwóch tras międzyregionalnych (Namyśłów–Kępno i Kępno–Kluczbork) jedna z nich w ogóle nie stanowi przedmiotu planowanej sieci transportowej, a druga jest wspomniana tylko w Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego.

Przegląd wyników programu Kolej+ dodatkowo wykazał, że jedyne planowane działania rewitalizacyjne na liniach międzywojewódzkich przewidywane są na trasie Szamotuły–Międzyzichód. Nie jest brany pod uwagę odcinek prowadzący w kierunku województwa lubuskiego (do Skwierzyny). Bez zaangażowania władz lubuskiego nie powstanie trasa o charakterze międzyregionalnym, a wyłącznie jako wewnątrzwojewódzka na terenie województwa wielkopolskiego.

## Wnioski i podsumowanie

Przeprowadzone badanie dotyczyło rzeczywistych efektów procesu regionalizacji systemu kolei regionalnej w Polsce w kontekście powiązań transportowych. Długi horyzont czasowy zjawiska (praktycznie od początku XXI w.) oraz rosnąca rola transportu kolejowego (Kruszyńska 2018) stanowiły przesłankę do weryfikacji powiązań międzywojewódzkich na przykładzie województwa wielkopolskiego.

Proces przekazania odpowiedzialności za przewozy regionalne na samorząd wojewódzki w początkowej fazie był oceniany jako zjawisko pozytywne (Dyr 2008) i miał stanowić z jednej strony odpowiedź na niekorzystną sytuację finansową i organizacyjną kolei w Polsce (Drewnowski i in. 2013) oraz wzmocnić rolę władz wojewódzkich w kreowaniu systemu transportu publicznego (Górny 2016).

Niektóre aspekty zmian organizacyjnych na początku XXI w. były przeprowadzane w sposób nieskoordynowany i chaotyczny (Bocheński, Wojtkiewicz 2019). Należy jednak przyjąć, że koncepcja reform systemu transportu kolejowego była przemyślana i skoordynowana. W niektórych jej elementach nie przewidziano wszystkich konsekwencji działań. Proces przekazania odpowiedzialności za przewozy regionalne na niższe szczeble terytorialne był również domeną krajów Europy Zachodniej (Massel 2004), a jego efekty nie są oceniane jednoznacznie pozytywnie.

Mimo różnych ocen efektów procesu regionalizacji kolei stanowi on ważny element w kształtowaniu aktualnej sieci kolejowych powiązań komunikacyjnych Polski. Poniżej przedstawiam wnioski z przeprowadzonego badania:

1. Istnieje silnie rozbudowany system powiązań międzywojewódzkich między województwem wielkopolskim a regionami ościennymi. 15 linii kolejowych jest wykorzystywanych w ruchu pasażerskim. Niektóre nieczynne aktualnie trasy mogą być potencjalnie ponownie uruchomione i włączone do regionalnego systemu transportowego.

2. Oferta przewozowa na liniach jest silnie zróżnicowana przestrzennie (od 4 par połączeń dziennie do 22).
3. Istnieją różne systemy funkcjonowania kolejowych powiązań międzywojewódzkich w zależności od liczby przewoźników regionalnych (tab. 1).
4. Powiązania regionalne zostały zawieszono głównie w okresie lat 90. Był to okres wzmożonego regresu sieci kolejowej w Polsce. W niektórych przypadkach miało to uwarunkowanie ekonomiczne (niskie dochody z ruchu pasażerskiego). Planowane działania rewitalizacyjne wymagają istotnych nakładów finansowych na trasy, które zostały zlikwidowane z powodu niskiego popytu oraz wysokiego stopnia dewastacji infrastruktury.

Ważnym aspektem była ocena roli poszczególnych tras kolejowych w ramach planów transportowych województw. W tym aspekcie wykazano niski stopień koordynacji w planowaniu regionalnego systemu kolejowego. 14 linii kolejowych nie było ujętych w kompleksowy sposób<sup>19</sup>: 8 tras nie jest objętych analizami w żadnym z planów transportowych, a kolejne 6 znajduje się tylko w jednym z województw. Doprowadza to do sytuacji, w której połączenia regionalne będą organizowane tylko do granicy województwa. Jest to zaprzeczenie idei koordynacji międzyregionalnej w tworzeniu polityki transportowej. Jakikolwiek ustalenia organizacyjne oraz finansowe nie powinny być barierą dla potencjalnego pasażera kolei.

W przypadku 19 tras sąsiadujące województwa odnoszą się do nich w planach transportowych. W niektórych sytuacjach przeważa część opisowa charakteryzująca aktualny stan trasy, ale w innych znajdują się wprost odniesienia do procesów koordynacji transportu i rewitalizacji. Zróżnicowane podejście do szczegółów (technicznych, organizacyjnych itp.) nie stanowi jednak bariery do uznania, że dana trasa znajduje się w horyzoncie zainteresowań samorządów wojewódzkich. Ewentualne doprecyzowanie zasad współpracy może być realizowane w dalszych etapach.

Priorytetem jest postrzeganie systemu transportu regionalnego jako całościowego w skali państwa, a nie w rozbiciu na poszczególne regiony. Problematyka organizacyjno-finansowa jest domeną poszczególnych województw, ale kompleksowy układ połączeń komunikacyjnych powinien mieć szerszą perspektywę.

Regionalizacja kolei jest zjawiskiem wielopłaszczyznowym. Dla funkcjonowania systemów transportowych najważniejszy jest jednak efekt finalny dla pasażera. Istotne są: rozbudowana siatka połączeń, oferta przewozowa oraz brak barier w przemieszczaniu się (np. wymuszone przesiadki).

Analiza stanowić może podstawę do dalszych badań dla innych systemów międzywojewódzkich, a docelowo dla całego kraju. Rosnąca rola transportu kolejowego jest dodatkową przesłanką do identyfikacji barier organizacyjnych wraz z jednoczesnym tworzeniem nowych rekomendacji dla coraz bardziej rozbudowanych układów komunikacyjnych. Jednym z elementów kolejnych analiz mogłoby być badanie oparte na archiwalnych rozkładach jazdy.

<sup>19</sup> Autor za kompleksowe podejście uznaje sytuację, kiedy trasa kolejowa jest przedmiotem opracowania (planu transportowego) w dwóch sąsiadujących jednostkach terytorialnych.

## Literatura

- Bocheński T. 2011. Pasażerskie połączenia kolejowe w Polsce. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 18: 15–25.
- Bocheński T., Wojtkiewicz S. 2019. Regionalizacja kolei w Polsce i województwie zachodniopomorskim. *Problemy Transportu i Logistyki*, 1(45): 7–18.
- Boisjoly G., Grisé E., Maguire M., Veillette M., Deboosere R., Berrebi E., El-Geneidy A. 2018. Invest in the ride: A 14 year longitudinal analysis of the determinants of public transport ridership in 25 North American cities. *Transportation Research, A*, 116: 434–445.
- Drewnowski A. 2019. Funkcjonowanie i rozwój regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. *Problemy Transportu i Logistyki*, 1(45): 31–41.
- Drewnowski A., Kuciaba E., Ziolo M. 2013. System pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce i jego dysfunkcje. *Problemy Transportu i Logistyki*, 24(792).
- Dyr T. 2008. Szanse i zagrożenia dla rozwoju rynku kolejowych przewozów regionalnych. *Technika Transportu Szybowego*, 11: 51–57.
- Dyr T. 2011. Mocne i słabe strony ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. *Technika Transportu Szybowego*, 1–2: 17–23.
- Engelhardt J. 2014. Usamorządowienie kolei regionalnych w Polsce – fakty i mity. *Logistyka*, 2: 40–50.
- Engelhardt J. 2018. Zarządzanie publicznym transportem kolejowym w Polsce w latach 1990–2018. *Transport Miejski i Regionalny*, 11: 17–23.
- Górny J. 2016. Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4): 72–81.
- Grzelec K., Wyszomirski O. 2013. Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. *Studia Ekonomiczne*, 143: 69–77.
- Kołoś A., Król M., Taczanowski J. 2017. Regionalizacja jako czynnik zmian w ofercie przewozowej kolei w Polsce na przykładzie czterech województw. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(4): 37–50.
- Król M., Taczanowski J. 2016. *Yearbook of Antitrust Regulatory and Regulatory Studies*, 9(14): 159–179.
- Kruszyna M. 2018. *Koleje miejskie i regionalne w Polsce*. Wydawnictwo Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Krzymuski M. 2016. Charakter prawny planu transportowego. *Transport Miejski i Regionalny*, 1: 11–16.
- Kvizda M., Tomeš Z., Bil J., Hajko V., Houška T., Chvátal F., Krčál O., Kvasnička M., Nedvěďová K., Němec D., Nigrin T., Rederer V., Seidenglanz D., Staněk R. 2013. *Modely a metody regulace konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb*. Masarykova univerzita, Brno.
- Link H. 1994. *German Railway Reform*. Japan Railway & Transport Review.
- Majewski J. 2006. Koleje regionalne w nowych warunkach społeczno-ekonomicznych w świetle badań potoków podróży. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 12: 21–42.
- Massel A. 2003. Reforma kolei i regionalizacja przewozów kolejowych – sukcesy i porażki. *Technika Transportu Szybowego*, 4: 39–47.
- Massel A. 2004. Regionalizacja kolei w krajach Unii Europejskiej. *Technika Transportu Szybowego*, 1–2: 18–24.
- Massel A. 2005. Reforma kolei i regionalizacja przewozów kolejowych – sukcesy i porażki. *Technika Transportu Szybowego*, 11: 39–42.
- Nowa definicja „przewozów wojewódzkich”, *Raport Kolejowy 2020*.
- Plan transportowy województwa opolskiego. 2021. *Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego*, Opole.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego. 2014. *Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, Toruń.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego. 2014. *Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego*, Gdańsk.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego. 2014. *Szczecin*.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego. 2014. *Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego*, Wrocław.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. 2016. Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Zielona Góra.
- Regionalny plan transportowy dla województwa wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku. 2021. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Poznań.
- Regionalny plan transportowy województwa łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014–2020. 2016. Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Łódź.
- Regulamin sieci kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe 2021/22.
- Rozkład jazdy PKP (<http://portalpasazera.pl>).
- Seidenglanz D., Nigrin T., Dujka J. 2015. Regional Railway Transport in Czech, Austrian and German Decentralised and Regionalised Transport Markets, Review of Economic Perspectives. *Review of Economic Perspectives*, 15(4): 431–450.
- Smolarski M. 2018. Transport kolejowy w planach zagospodarowania przestrzennego województw oraz planach transportowych (województwa: dolnośląskie, opolskie, śląskie). *Rozwój Regionalny i Polityka Transportowa*, 42.
- Smolarski M. 2020. Restrictions on regional passenger transport during epidemiological threat (COVID-19) – an example of the Lower Silesian Voivodship in Poland. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(2): 56–61. <http://doi.org/10.4467/2543859XPKG.20.009.12107>
- Sobociński M. 2020. Organizacja i funkcjonowanie wojewódzkiego transportu kolejowego na przykładzie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. *Zarządzanie Publiczne*, 3(51): 117–138.
- Stankiewicz R., Stiasny M. 2014. Atlas linii kolejowych Polski 2014. Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik.
- Taczanowski J. 2012. A comparative study of local railway networks in Poland and the Czech Republic. *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*, 18: 125–138.
- Taylor Z. 2003. Recent changes in Polish transport policy. *Transport Policy*, 24(1): 19–32.
- Taylor Z. 2007. Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. *Monografie Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa*.
- Taylor Z., Ciechański A. 2010. Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce. *Cz. I. Przegląd Geograficzny*, 82, 4: 549–571.
- Taylor Z., Ciechański A. 2017. Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE. *Prace Geograficzne IGiPZ*, 257.
- Uchwała nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku.
- Urząd Transportu Kolejowego. 2019. Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa.
- Urząd Transportu Kolejowego. 2021. Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe, 2021.
- Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP z dnia 8 września 2000 (Dz.U. 84, poz. 948).
- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu (Dz.U. z 2003 r., nr 203, poz. 1966).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022.1343).
- Zajfert M. 2012. Specyfika transportu kolejowego i możliwe modele funkcjonowania jego segmentów. *Zarządzanie Zmianami*, 3–4: 23–45.
- Zajfert M. 2020. Efektywność kolejowych przewozów regionalnych w Polsce. *Instytut Nauk Ekonomicznych Polska Akademia Nauk, Warszawa*.
- Żurkowski A. 2000. Kolejowe przewozy regionalne w nowych warunkach funkcjonowania. *Technika Transportu Szynowego*, 7: 47–50.
- Żurkowski A. 2009. Modelowanie przewozów międzyaglomeracyjnych. *Problemy Kolejnictwa*, 147: 5–47.

## Voivodeship border and regional rail transport links on the example of Wielkopolska

**Abstract:** The Polish State Railways (PKP) held an organizational monopoly in the rail transportation sector for many years. In 2000, Poland began the process of regionalizing the railroads. Responsibility

for provincial transportation was transferred to provincial governments. Two systems of organizing rail transportation were created. National related to higher category, high-speed trains. Provincial shaping regional transport links. The subject of the study was interprovincial passenger train connections of Wielkopolska and 7 neighboring provinces (a total of 33 routes). On 15 of them passenger services are carried out. The number of connections varies. On some routes it is very low (4 trains per day). One of the problems of shaping the transport network is interregional cooperation. There should be an emphasis on a national transportation system with significant regional participation. Long-distance connections and regional transport should complement each other. In the transportation plans (the document shaping the vision of the transportation network in the region), 19 lines are described in both documents (Wielkopolska and neighboring). 8 are omitted, and 6 are cited in one of the plans. This shows that the planned connections are treated differently by local governments. The transportation system should be mutually coordinated by neighboring local governments. Lack of integration of the network of public transport connections can lead to areas with limited transport accessibility (e.g., along provincial borders). The provincial border should not be a barrier to the creation of interregional public transportation systems. The Polish rail transport system in this regard is in the process of being formed.

**Key words:** transport systems, Greater Poland voivodeship, rail transport, public transport organization, public transport