

Mateusz SMOLARSKI\*, Andrzej RACZYK\*

## PRZESTRZENNE ZRÓŻNICOWANIE WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

### SPATIAL DIVERSITY OF TRANSPORT EXCLUSION IN RAILWAY TRANSPORT ON THE EXAMPLE OF LOWER SILESIA VOIVODSHIP

Nr DOI: 10.25167/sm2017.027.01 s. 9–24

**ABSTRAKT:** Dolny Śląsk jest obszarem o bardzo silnie rozwiniętej sieci kolejowej. Jego aktualny układ kształtował się od połowy XIX w. i przechodził przez wiele etapów rozwoju – od początkowego tworzenia głównego szkieletu linii kolejowych aż do dobudowywania połączeń lokalnych. Analiza dotyczy głównie etapu likwidacji linii kolejowych oraz zawiesznień w ruchu osobowym po 1945 r. na terenie województwa dolnośląskiego. Istotnym elementem takiego procesu jest rozkład w przestrzeni (np. tereny peryferyjne, najmniejsze miejscowości). Autorzy dokonali oceny powiązań między likwidacją ruchu osobowego a potencjałem demograficznym miejscowości, które utraciły dostęp do transportu kolejowego. Ponadto w analizie zawarta jest ocena (*case study*) przebiegu wybranych procesów likwidacji kolejowych tras osobowych oraz weryfikacja planowanych prac odtworzeniowych na sieci kolejowej.

**SŁOWA KLUCZOWE:** transport kolejowy, zamknięcia linii kolejowych, wykluczenie komunikacyjne

**ABSTRACT:** Lower Silesia is characterized by a high density of its railway system. The current layout of it has formed since the mid-nineteenth century, going through a few stages of development until today. First of all, the main skeleton was made, then local connections were successively being added. The present analysis concerns primarily the stage of liquidating railway lines and suspensions in the regional passenger rail transport in Lower Silesia Voivodship. A significant element here is the time characteristic of it, since each stage of suspending the movement reveals spatial differentiation. The authors made an assessment of the links between liquidations of the passenger railway connections and the demographic potential of localities which have lost their access to the railway transport. Also, in their analysis, they included an evaluation of the course of the process of closing selected railway lines (a case study) and verification of the planned works meant to restore the Lower Silesia railway system.

**KEY WORDS:** railway transport, railway lines closures, communication exclusion, Lower Silesia

---

\* Uniwersytet Wrocławski, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, ul. Kuźnicza 49/55, Wrocław, e-mail: mateusz.smolarski@gmail.com, andrzej.raczyk@uwr.edu.pl.

## Wstęp

Transport kolejowy w ramach systemu publicznego transportu zbiorowego pełni ważną, jakkolwiek czasami niedocenianą rolę. Istotnym problemem są jego zróżnicowane funkcje w ramach zasięgu oddziaływania i skali działalności. Obserwować można bowiem zasadnicze różnice w zakresie i systemie organizacji transportu aglomeracyjnego, miejskiego (np. w ramach kolei przeznaczonej do obsługi transportu wewnątrzmijskiego), regionalnego (zależnie od skali – w ramach całego województwa lub na konkretnych liniach kolejowych) czy w skali lokalnej. Rola kolei we współczesnym systemie transportowym ulega znaczącym przekształceniom, na co wpływ mają głównie: wzrost udziału podróży realizowanych w ramach transportu indywidualnego; intensywny rozwój siatki połączeń autobusowych; likwidacje i ograniczenia ruchu na liniach lokalnych i regionalnych. Zauważalne są również dysproporcje w systemach kolei regionalnych na poziomie poszczególnych województw (niektóre województwa, np. dolnośląskie, śląskie, realizują połączenia z wykorzystaniem tzw. spółek marszałkowskich).

Ważnym elementem zmian w ramach przestrzennego rozkładu siatki połączeń kolejowych są procesy likwidacji linii regionalnych oraz procesy ograniczania ruchu osobowego na tego typu liniach. Ten ostatni aspekt stał się przedmiotem zainteresowania w niniejszej pracy. Uwzględniono przy tym zjawiska wpływające na zawieszenie ruchu osobowego w ramach tzw. „wygaszania połączeń” i rozkład przestrzenny linii kolejowych z zawieszonym ruchem osobowym. Zjawisko „wygaszania połączeń” może być rozumiane jako celowe prowadzenie ruchu kolejowego w taki sposób (np. poprzez wydłużony czas jazdy, rozkład połączeń, system przesiadek), aby uczynić go nieatrakcyjnym. W publikacjach prasowych oraz na portalach tematycznych pojawia się również określenie „alibi-pociąg”, które oznacza wprowadzenie kursu na reaktywowaną trasę w godzinach niedostosowanych do potrzeb społeczeństwa. W 2003 r. na około 4000 km linii kolejowych oferta przewozowa nie przekraczała 7 par (Drobik i in. 2003, za: Taylor 2007), co jest uznawane za „niedostateczną ofertę” (Majewski 2006, s. 146). Jednym ze skutków likwidacji lokalnych połączeń kolejowych może być tzw. wykluczenie komunikacyjne<sup>1</sup>, czyli niedobór odpowiedniej oferty transportu publicznego (szerzej por. Kamruzzaman i in. 2016). Zjawisko to stanowi element wykluczenia społecznego (Jaroš 2017).

## Teoretyczne aspekty rozwoju transportu kolejowego

Badania związane z transportem kolejowym, a szerzej ujmując – z geografią komunikacji, znalazły swoje odzwierciedlenie w literaturze przedmiotu już w okresie międzywojennym XX w. Do najważniejszych opracowań zaliczyć należy prace T. Bissagi (1938), J. R. Krzyży (1939), J. Bunda (1930), J. Ginsberta (1937) oraz B. Dobrzyckiego (1926, 1928). Z racji dopiero co kształtującego się układu sieci kolejowej w ówczesnej

---

<sup>1</sup> Szerokiego przeglądu literatury związanej z wykluczeniem społecznym oraz komunikacyjnym dokonał m.in. Kamruzzaman i in. (2016).

Polsce oraz Niemczech prace te najczęściej miały charakter opisowy. Problematyka związana z przebiegiem likwidacji i zawieszania ruchu osobowego była przedmiotem zainteresowania dopiero po II wojnie światowej<sup>2</sup>. Podstawową kwestią poruszaną w tym nurcie badań była analiza specyficznych etapów zawieszania ruchu osobowego rozłożonych w czasie (tab. 1).

Tabela 1

## Problematyka transportu kolejowego w literaturze przedmiotu

Wyszczególnienie	Przykłady opracowań
Etapy rozwoju kolei	Taylor 2007; Lijewski, Koziarski 1995; Koziarski 2009
Zakres czasowy	od 1918 do 1992 – Koziarski 1993; od 1842 do końca XX w. – Jerczyński, Koziarski 1992; tylko do 1914 r. – Dominas 2013b
Zakres przestrzenny	analiza całościowa dla Polski – Lijewski 1959, 1987; Taylor 2007, analiza w układzie regionalnym – m.in. Śląsk (Jerczyński, Koziarski 1992; Koziarski 1993), Ziemia Kłodzka (Dominas 2013a, 2014)
Koleje wąskotorowe	Soida 1996, 1999; badania w aspekcie turystyki kolejowej – Ciechański 2017

Źródło: opracowanie własne.

Charakterystyczne etapy rozwoju kolei w Polsce to według T. Lijewskiego (1959): budowa głównych połączeń, powstawanie linii drugorzędnych oraz dojazdowych, budowa linii strategicznych, inwestycje międzywojenne oraz scalanie sieci „pozaborowej”, inwestycje wojenne; okres zniszczeń oraz demontażu, modernizacja powojenna. Demontaż linii kolejowych związany był z wkroczeniem wojsk sowieckich w 1945 r. Zjawisko rozkradania infrastruktury często miało wpływ na nieodwracalne procesy likwidacji linii kolejowych albo pogarszanie ich stanu technicznego (np. brak sieci trakcyjnej, demontaż drugich torów), por. Taylor 2008. Aktualne trendy natomiast są związane z wprowadzaniem połączeń kwalifikowanych łączących największe aglomeracje. Interesujące jest porównanie problemów poruszanych przez badaczy w latach 90. XX w. oraz faktycznych realizacji rozwoju sieci, m.in. elektryfikacji magistrali podsudeckiej oraz odcinka Węgliniec – Zgorzelec (Jerczyński, Koziarski 1992). Ponadto ważnym elementem związanym z rozwojem historycznym sieci kolejowej jest jej stadialność w zależności od rangi linii (od linii głównych aż do lokalnych<sup>3</sup>). Uzupełnianie siatki połączeń poprzez budowę linii o znaczeniu miejscowym wpływało na gęstość sieci kolejowej, co skutkowało stworzeniem bardzo rozbudowanego układu kolejowego na terenie Dolnego Śląska. Na badanym obszarze koleje wąskotorowe często związane były

<sup>2</sup> Aczkolwiek likwidacje na terenie dzisiejszego woj. dolnośląskiego miały miejsce już w latach 30. XX w. na odcinku tzw. Kolei Sowiogórskiej (por. Jerczyński, Przerwa 2002). Dla porównania: w ramach angielskiego systemu kolejowego pierwsze zamknięcia miały miejsce już 11 lat po otwarciu pierwszych tras (Patmore 1966).

<sup>3</sup> Ważnym aktem prawnym wpływającym na rozwój kolei lokalnych (tzw. kolejek) była Ustawa o kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych z 1892 r., która definiowała je jako kolejki o obniżonych parametrach technicznych służące gminom (Dominas 2013b, s. 33–34).

z transportem płodów rolnych, ponadto realizowane były na nich przewozy pasażerskie (np. kolej wąskotorowa Wrocław – Trzebnica).

W kontekście niniejszej analizy szczególnie istotne są aspekty związane z kolejnym etapem istnienia transportu kolejowego, a mianowicie z procesem zawieszania ruchu osobowego na liniach kolejowych. Warty zaznaczenia jest fakt, że „równocześnie z rozbudową sieci zachodził proces [...] zamykania i likwidacji linii kolejowych” (Taylor 2007, s. 100). Likwidacje ruchu kolejowego na liniach kolejowych przyjmują różną postać: od zawieszania ruchu osobowego i (albo) towarowego, poprzez likwidacje poszczególnych stacji na trasie, aż po całkowite wyłączenie linii z użytkowania. Procesy likwidacyjne można skwantyfikować w ujęciu czasowym albo przestrzennym. Najprostszy podział obejmuje trzy charakterystyczne okresy likwidacji (Taylor 2007)<sup>4</sup>: 1944–1948, 1961–1990, od 1990 r. Odnosząc się do pierwszego okresu, należy zaznaczyć, że część linii kolejowych po 1945 r. nie była odbudowywana albo pozbawiona była drugiego toru (np. Głogów – Żagań). Okres po 1990 r. stanowi natomiast przykład bardzo intensywnych zamknięć linii kolejowych, w stosunku do stanu z roku 1990 długość sieci kolejowej zmniejszyła się do dziś o około 20% (6 tys. km). Ujęcie przestrzenne z kolei pozwala dzielić linie w zależności od ich lokalizacji. W kontekście niniejszej analizy istotne znaczenie mają linie lokalne i drugorzędne, związane z pasem przygranicznym (po 1945 r. część linii straciła na znaczeniu) oraz związane z regionami atrakcyjnymi turystycznie. Likwidowane linie kolejowe istniały głównie w tzw. „centralnym pasie sieci kolejowej” na północ i południe od linii Wrocław – Legnica – Zgorzelec. To właśnie na tym obszarze istniał duży odsetek linii kolejowych obsługujących małe i średnie miejscowości (Jerczyński, Koziarski 1992). Do najważniejszych przyczyn zawieszenia ruchu osobowego zaliczyć można<sup>5</sup> (Patmore 1966; Koziarski 1993, Keller 2012, Drobik i in. 2003) m.in.: dekapitalizację infrastruktury kolejowej, niedostosowanie oferty przewozowej do potrzeb pasażerów, wzrost udziału komunikacji samochodowej, niegospodarność przewoźników kolejowych, nieefektywną organizację ruchu i pracy. W warunkach polskich skala zawieszeń w ruchu kolejowym uznana może być za ewenement w Europie (podobne zjawisko miało miejsce tylko w Wielkiej Brytanii).

## Cel, zakres pracy, metoda badania

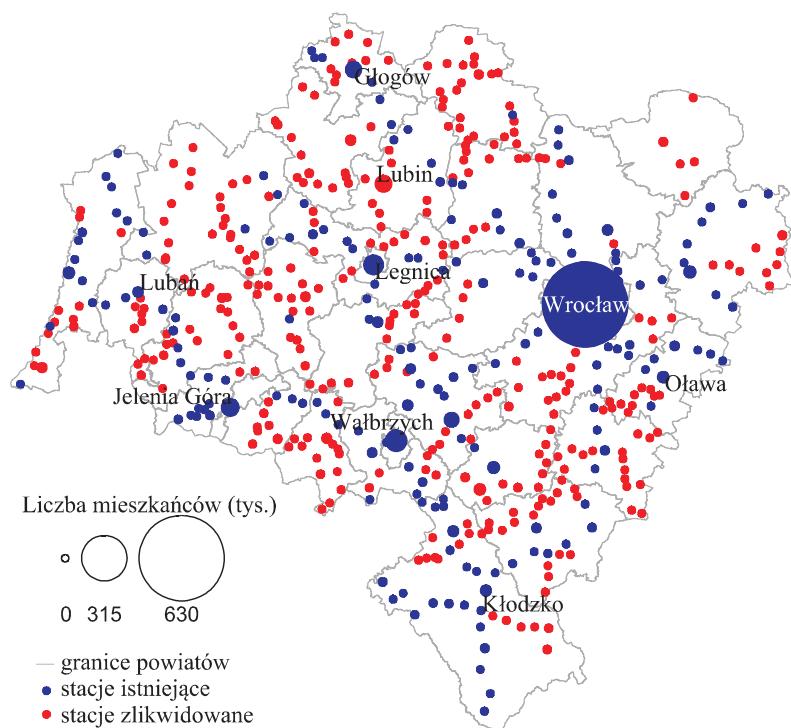
Głównym celem pracy było określenie skali zjawiska zamykania stacji kolejowych z uwzględnieniem ich wymiaru przestrzennego oraz liczby mieszkańców zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym. Dodatkowo na podstawie dokumentów planistycznych i strategicznych dokonano identyfikacji potencjalnych przyszłych reaktywacji linii kolejowych w ruchu osobowym.

<sup>4</sup> Inny podział obejmuje 3 fazy: powojenna, lata 1960–1979, lata 1988–1992 (por. Koziarski 1993).

<sup>5</sup> Interesującym jest fakt różnych przyczyn regresu transportu kolejowego w zależności od uwarunkowań regionalnych (np. w Irlandii przyczyną był gwałtowny spadek ludności (Ó Riain 1995)).

Obszar badań obejmuje aktualny zasięg województwa dolnośląskiego, uwzględniono przy tym wszystkie linie kolejowe oraz punkty odprawy podróżnych w transporcie kolejowym. Analiza objęła linie kolejowe, na których ruch osobowy został zawieszony lub które zostały fizycznie zlikwidowane po 1945 r. W wielu przypadkach likwidacja transportu kolejowego prowadziła do całkowitego wykluczenia komunikacyjnego danego regionu (szczególnie w przypadku braku alternatywnego publicznego transportu autobusowego). Wzrost współczynnika motoryzacji wpłynął wprawdzie na niezależność transportową społeczeństwa, jednak mimo to na wielu obszarach (np. z małą gęstością zaludnienia) istnieje niebezpieczeństwo powstania wykluczenia komunikacyjnego (por. Taylor 2006) o selektywnym wymiarze (zawężonym np. do poszczególnych grup osób).

W analizie został oceniony „utracony potencjał przewozowy”, rozumiany jako udział ludności danej jednostki osadniczej (liczony w układzie poszczególnych miejscowości), która została pozbawiona dostępu do kolei w określonych przedziałach czasowych (por. ryc. 1). Ponadto w ramach *case study* przedstawiony został przebieg zawieszania ruchu kolejowego na wybranych trasach po 2000 r.



Ryc. 1. Miejscowości posiadające istniejące lub zlikwidowane stacje kolejowe na Dolnym Śląsku według liczby mieszkańców – stan na 2016 r.

Źródło: opracowanie własne.

## Przebieg zawieszania ruchu osobowego

Istotnym elementem procesu zawieszania linii kolejowych w ruchu kolejowym jest okres poprzedzający ograniczanie ruchu osobowego. Często stanowi on przykład zjawiska tzw. „wygaszania połączeń”, czyli etapu, w którym oferta komunikacyjna stoi na tak niskim poziomie<sup>6</sup> (m.in. przez rozkład jazdy niedostosowany do potrzeb ludności, brak połączeń skomunikowanych, małą liczbę połączeń), że nieuchronnie prowadzi to do likwidacji ruchu osobowego.

Pierwszą kategorię wyznaczoną w badaniu stanowią linie zamknięte „w okresie historycznym” (tab. 2, ryc. 2), które zostały zlikwidowane stosunkowo szybko, pierwsze już w latach 30. XX w. Są to odcinki, które aktualnie w wielu przypadkach fizycznie nie istnieją i najczęściej ich przebieg w terenie jest już zupełnie niewidoczny. W pobliżu Wrocławia do tego typu tras zaliczyć można wąskotorowy odcinek Wrocław – Trzebnica zamknięty w 1967 r., trasę Oława – Boreczek oraz Bolesławiec – Modła zamknięte odpowiednio w latach 50. i 60. XX w. i aktualnie pozbawione fizycznych śladów istnienia. Jest to zjawisko typowe dla linii lokalnych.

Charakterystyczne na badanym obszarze są zjawiska zawieszania ruchu osobowego w ostatnich latach. W kontekście przedstawianych wcześniej okresów likwidacji linii kolejowych można je uznać za kolejny etap wygaszania ruchu osobowego (np. po 2000 r. albo związanego z przekształceniami na rynku transportu kolejowego). Jednym z elementów wpływającym na ograniczanie ruchu osobowego jest brak stałości oferty przewozowej oraz niska liczba połączeń – np. w przypadku połączenia do Krotoszyńska przed zawieszeniem ruchu w 2016 r. kursowała tylko jedna para połączeń w wybrane dni tygodnia (piątek, niedziela). Często okresy funkcjonowania oddzielone były etapami zawieszania ruchu, np. w odniesieniu do połączenia Legnica – Jerzmanice-Zdrój pierwsze zawieszenie miało miejsce w 1996 r., w 2008 r. je reaktywowano, a w 2009 r. ponownie zamknięto<sup>7</sup>. Okres bezpośrednio poprzedzający zamknięcie charakteryzował się istnieniem bardzo nieatrakcyjnego rozkładu jazdy, z małą liczbą połączeń realizowanych w porach niedostosowanych do potrzeb pasażerów. Z kolei trasa Doliny Bobru (Lwówek Śląski) stanowi przykład stopniowego ograniczania prędkości ze względu na zły stan infrastruktury (nawet do 20 km/h), co wpływało na czas jazdy z Jeleniej Góry do Lwówka (niecałe 40 km) wydłużający się do 2 godzin<sup>8</sup>.

Przyczyną zamykania linii kolejowych było także peryferyjne, przygraniczne położenie (lub przedzielenie granicą w 1945 r.). Dotyczyło to nie tylko granicy państwowej,

<sup>6</sup> Sytuacja taka może być nazwana „defensywną postawą kolei wobec klienta”, czyli brakiem orientacji pro-pasażerskiej (por. Jerczyński, Koziarski 1992, s. 160).

<sup>7</sup> W ostatnim i jedynym rozkładzie jazdy po reaktywacji (2008/2009) funkcjonowały 3 pary pociągów z Wrocławia przez Legnicę. Odjazdy z Jerzmanic-Zdrój: 7.51, 13.03, 19.05. Przyjazdy do Legnicy, Wrocławia odpowiednio: 8.50/10.16; 14.02/15.26; 20.05/21.28.

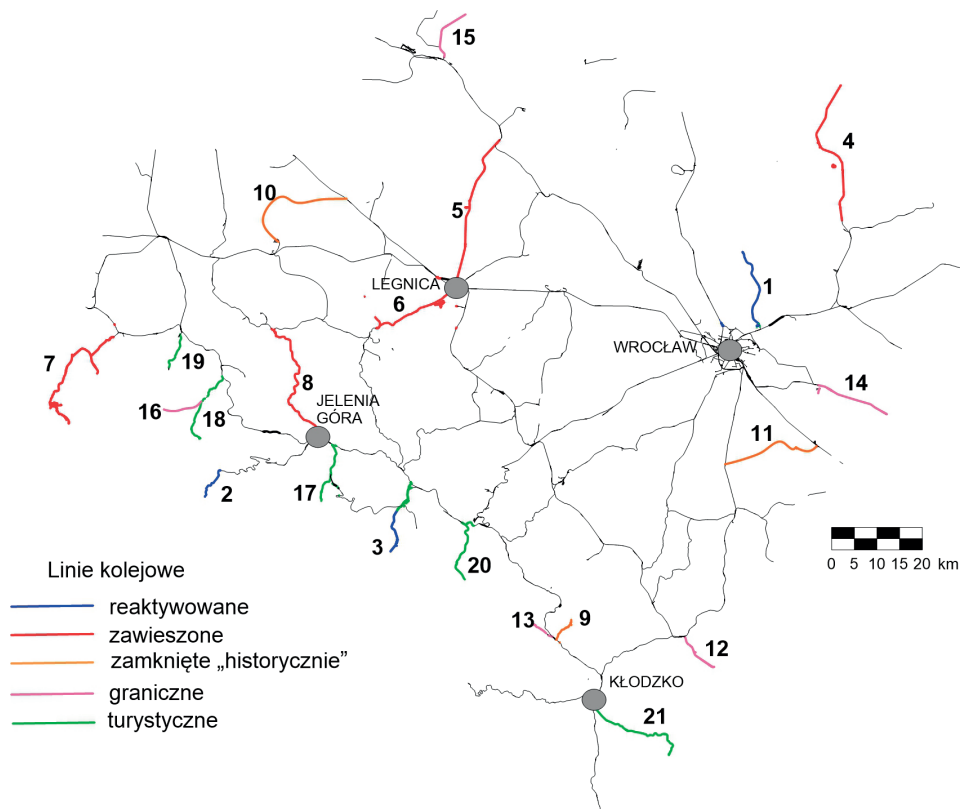
<sup>8</sup> Linia stanowi ewidentny przykład braku stałości oferty przewozowej. Od 2005 r. do 2016 r. trzykrotnie był zawieszany ruch osobowy na tej trasie. A w ostatnim rozkładzie jazdy kursował pociąg „weekendowy” relacji Wrocław – Jelenia Góra. Ruch w dni robocze nie był prowadzony.

Tabela 2

## Wybrane linie kolejowe z zawieszonym ruchem (osobowym)

	Linia kolejowa	Data zamknięcia	Uwagi
Linie reaktywowane	Wrocław – Trzebnica (1)	1991 (ponowne otwarcie: 2010)	Wyłącznie ruch osobowy
	Szklarska Poręba – Harrachov (2)	1957 (ponowne otwarcie: 2010)	Wyłącznie ruch osobowy
	Śędziszów – Kamienna Góra – Trutnov (sezonowo) (3)	2004 (ponowne otwarcie: 2010)	Dodatkowo ruch towarowy do Kamiennej Góry
Linie zawieszane	Wrocław – Milicz – Krotoszyn (4)	2016	Sporadycznie wykorzystywana w ruchu objazdowym do Ostrowa Wlkp.
	Legnica – Głogów (5)	2010	–
	Wrocław – Legnica – Jerzmanice-Zdrój (6)	2009	Ruch towarowy
	Bogatynia – Sulików – (Węglińiec) (7)	2000	–
	Jelenia Góra – Lwówek Śląski (8)	2016	Okazjonalne przejazdy specjalne
Linie zamknięte „historyczne”	Ścinawka Średnia – Srebrna Góra (9)	1931	Linia w systemie „zębatym”
	Bolesławiec – Modła (10)	1961	Linia rozebrana
	Oława – Boreczek (11)	1953	Linia rozebrana
Linie graniczne i peryferyjne	Kamieniec Ząbkowicki – Nysa (12)	2004	Wykorzystywana w ruchu towarowym
	Ścinawka Średnia – Tłumaczów (13)	1945	Po II wojnie światowej ruch osobowy nie został wznowiony
	Wrocław – Opole – Jelcz Laskowice (14)	Czynna	Na odcinku Jelcz Laskowice – Opole kursuje jedna para pociągów w dni robocze
	Głogów – Żagań (15)	2011	–
	Mirsk – Pobiedna (16)	1945	Po II wojnie światowej ruch osobowy nie został wznowiony
Linie „turyistyczne”	Jelenia Góra – Mysłakowice – Karpacz (Kowary) (17)	2000	–
	Świeradów – Gryfów Śląski (18)	1996	Linia nieprzejezdna, rozebrana
	Lubań – Leśna (19)	1992	Ruch towarowy
	Wałbrzych – Mieroszów – Meziměstí (20)	2003	Przed zawieszeniem kursował tędy pociąg pospieszny relacji Wrocław – Praga
	Kłodzko – Stronie Śląskie (21)	2004	Na odcinku Krosnowice Kłodzkie – Ołdrzychowice ruch towarowy

Źródło: opracowanie własne. Oznaczenia liczbowe w nawiasach zgodne z ryc. 2.



Ryc. 2. Typologia wybranych linii kolejowych województwa dolnośląskiego

Źródło: opracowanie własne.

ale także aktualnych odcinków międzywojewódzkich, gdzie z powodu sporów kompetencyjno-finansowych nie istnieje ruch międzywojewódzki. Do takich linii należą m.in.: Leszno – Głogów (na dolnośląskim odcinku) oraz Kamieniec Żąbkowicki – Nysa<sup>9</sup>.

Region Dolnego Śląska charakteryzuje się również wysokim udziałem linii kolejowych bez ruchu osobowego na terenach atrakcyjnych turystycznie. Dotyczy to głównie południowo-zachodniej części województwa. Szczególną uwagę należy zwrócić na linie kolejowe do Karpacza<sup>10</sup> oraz Stronia Śląskiego<sup>11</sup>. Na obu trasach ruch osobowy został zawieszony na początku XXI w. pomimo istnienia bardzo dużego potencjału

<sup>9</sup> Jest to część tzw. magistrali podsudeckiej, która stanowi szybkie połączenie Sudetów z Kędzierzynem-Koźle oraz Katowicami. W okresie funkcjonowania kursował tędy pociąg pospieszny relacji Jelenia Góra – Katowice.

<sup>10</sup> W ostatnim rozkładzie jazdy kursowały 4 pary połączeń z Jeleniej Góry. W rozkładzie jazdy istniała informacja o „wstrzymaniu ruchu pociągów po uprzednim ogłoszeniu”.

<sup>11</sup> Szerzej o niewykorzystanym potencjale kolei w Dolinie Białej Łądeckiej pisał A. Marek i in. (2012).



przewozowego, o czym świadczy wysoka liczba kursów autobusowych oraz przewoźników prywatnych z Jeleniej Góry do Karpacza oraz z Kłodzka do Stronia Śląskiego. Ośrodki te – poza pełnieniem funkcji turystycznych – są ściśle związane funkcjonalnie z najbliższymi dużymi miastami. Należy zaznaczyć, że stacja końcowa w Karpaczu jest na samym początku miejscowości (do jej drugiego końca jest około 5–6 km), co wymagałoby wprowadzenia skomunikowanych kursów autobusowych rozwożących po miejscowości osoby przyjeżdżające pociągiem. Linie „turystyczne” często są liniami ślepyimi, mającymi powiązanie tylko z najbliższym węzłem kolejowym (np. Świeradów, Leśna, Mysłakowice).

Osobnym problemem związanym z degradacją sieci kolejowej jest zmniejszanie centralności osobowych węzłów kolejowych (tab. 3, ryc. 3), co pośrednio osłabia także atrakcyjność transportu kolejowego, ponieważ ogranicza liczbę potencjalnych kierunków przemieszczeń.

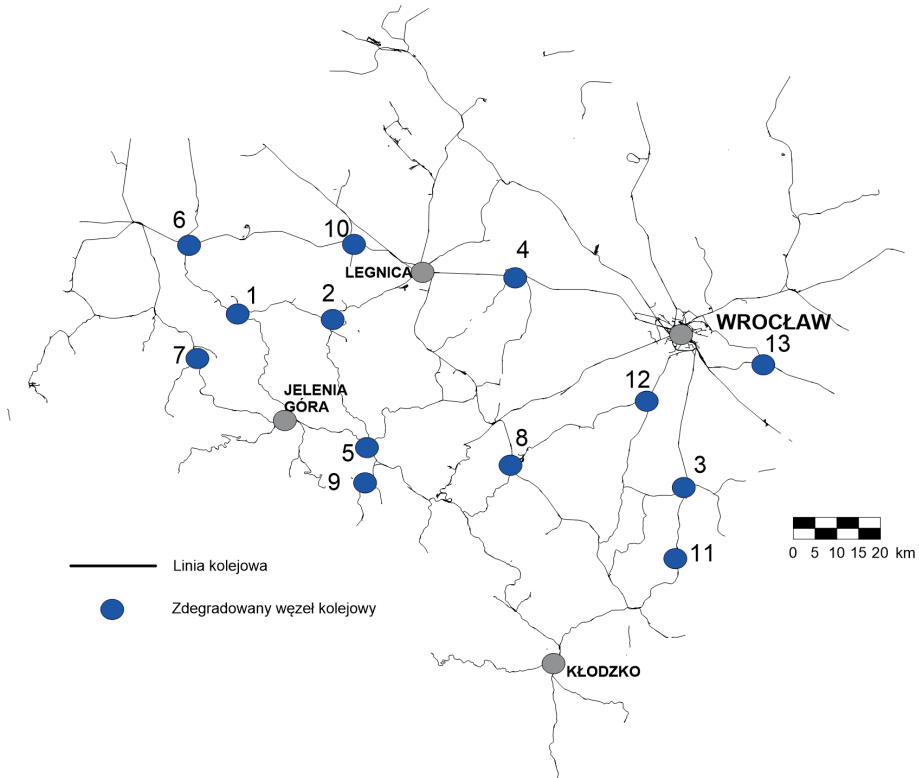
Tabela 3

Wybrane osobowe węzły kolejowe, które utraciły swój status  
na obszarze Dolnego Śląska – stan na 2016 r.

Pierwotna liczba kierunków w węźle	Nazwa	Rok utraty statusu węzła	Kierunek czynny w ruchu pasażerskim
Cztery	Lwówek Śląski (1)	1988	brak
	Jerzmanice-Zdrój (2)	1988	brak
	Strzelin (3)	1989	Wrocław, Kłodzko
	Malczyce (4)	1989	Wrocław, Legnica
	Marciszów (5)	1996	Jelenia Góra, Wałbrzych
	Zebrzydowa (6)	2016	Wrocław, Legnica
	Gryfów Śląski (7)	1996	Lubań Śląski, Jelenia Góra
	Świdnica (8)	2000	Jaworzyna Śląska, Kamieniec Żąbkowicki
	Kamienna Góra (9)	1986	sezonowo Sędziszów
	Chojnów (10)	2002	Legnica, Węgliniec
Trzy	Henryków (11)	1988	Wrocław, Kłodzko
	Kobierzyce (12)	1995	brak
	Jelcz Miłoszyce (13)	2000	Wrocław, Jelcz Laskowice

Źródło: opracowanie własne. Numeracja w nawiasach zgodna z ryc. 3.

Węzły, których ranga została najmocniej ograniczona w wyniku zawieszania ruchu osobowego, to m.in.: Lwówek Śląski, Malczyce, Marciszów, Jerzmanice-Zdrój oraz Kamienna Góra. Są to stacje, które posiadały największą liczbę „wychodzących” linii kolejowych, a aktualnie są stacjami przelotowymi dla ruchu towarowego (Kamienna Góra, Jerzmanice-Zdrój), osobowo-towarowego (Malczyce, Marciszów) albo są w praktyce całkowicie niewykorzystywane (Lwówek Śląski).



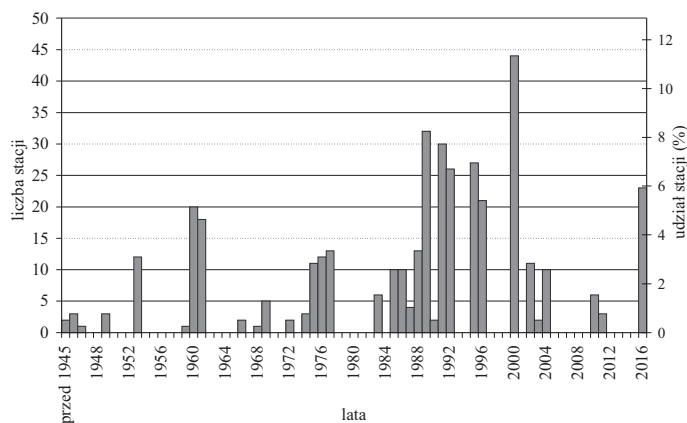
Ryc. 3. Zdegradowane węzły kolejowe w województwie dolnośląskim

Źródło: opracowanie własne.

## Utracony potencjał demograficzny

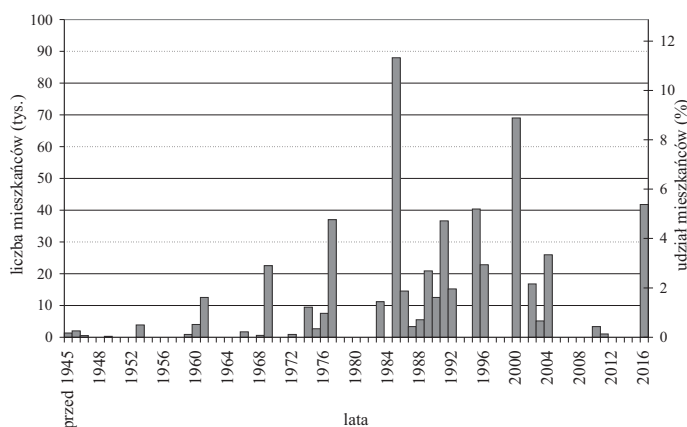
W pracy zbadano także, jak likwidacja sieci kolejowych wpłynęła na ograniczenie potencjału przewozowego związanego z potencjalną liczbą mieszkańców obsługiwanych przez poszczególne stacje (innymi słowy: jaka liczba mieszkańców z danej miejscowości została pozbawiona dostępu do transportu kolejowego). Założono przy tym brak dojazdów do stacji kolejowej spoza danej miejscowości. Założenie to było oczywiście uproszczeniem, ale umożliwiło wymierny pomiar badanego zjawiska.

Z punktu widzenia przebiegu zjawiska w czasie można zauważyć, iż miało ono charakter skokowy i dotyczyło głównie wybranych lat XX oraz początku XXI w. (ryc. 4). Przy tym nie zawsze duża liczba likwidowanych stacji przekładała się na utracony potencjał demograficzny, co wynikało z bardzo zróżnicowanej wielkości poszczególnych miejscowości – od kilkudziesięciu osób (np. Kątno) do ponad 75 tys. (Lubin). Z tego punktu widzenia największy wpływ na zmniejszenie potencjału przewozowego miały likwidacje realizowane od lat 80. XX w. do chwili obecnej (ryc. 5). Skala likwidacji była duża – łącznie w badanym okresie z ogółu istniejących w województwie stacji zlikwi-



Ryc. 4. Liczba stacji kolejowych zlikwidowanych w latach 1945–2016 na terenie Dolnego Śląska

Źródło: opracowanie własne.

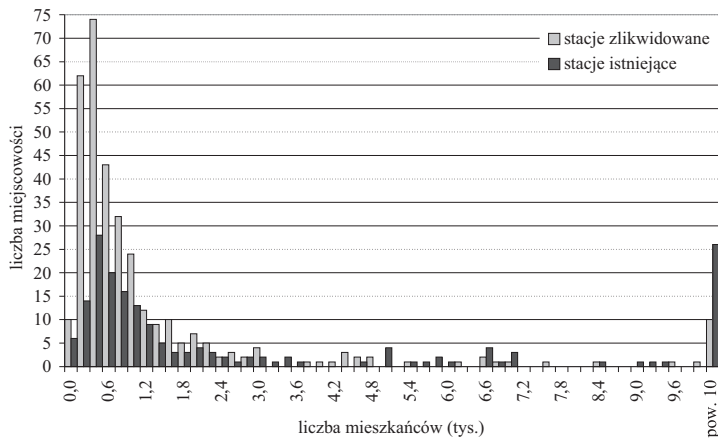


Ryc. 5. Liczba mieszkańców w miejscowościach ze zlikwidowanymi połączeniami kolejowymi w latach 1945–2016 na terenie Dolnego Śląska

Źródło: opracowanie własne.

dowano bowiem około 63%. Obejmowały one niecałe 19% mieszkańców regionu, przy czym wartość ta była zbliżona do liczby mieszkańców (22%) w miejscowościach nigdy nieposiadających stacji kolejowej. W efekcie aktualny potencjał przewozowy obejmuje około 59% mieszkańców Dolnego Śląska.

Większość ze zlikwidowanych stacji i tras kolejowych nie została reaktywowana. Obejmowały one głównie miejscowości małe (ryc. 6), do 1 tys. mieszkańców, i kształtowały przede wszystkim lokalne powiązania komunikacyjne. W przypadku wielu z nich ze względu na brak dobrze rozwiniętego transportu publicznego można mówić



Ryc. 6. Histogram miejscowości ze zlikwidowanymi i istniejącymi połączeniami kolejowymi w latach 1945–2016 na terenie Dolnego Śląska według liczby mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

o poważnym zagrożeniu wykluczeniem komunikacyjnym. Dokładne określenie skali tego zjawiska wymagałoby jednak przeprowadzenia szeroko zakrojonych badań empirycznych dla wszystkich miejscowości w odniesieniu do transportu autobusowego, ponieważ w literaturze przedmiotu istnieje w tym zakresie dość duża luka poznawcza. W wymiarze przestrzennym zidentyfikowane tereny koncentracji zawieszonych powiązań mają charakter pasmowy, głównie wzdłuż terenów przygranicza oraz w centralnej i południowej części województwa (np. okolice Lwówka Śląskiego, Złotoryi, Kamiennej Góry, Ziemi Żąbkowickiej). Mogą one w efekcie utworzyć zwarte, subregionalne obszary wykluczenia komunikacyjnego. Należy przy tym zauważyć, iż w wielu wypadkach dotyczą jednostek o względnie niższej dynamice rozwoju społeczno-ekonomicznego, co może skutkować ich trwałą marginalizacją.

## Planowane reaktywacje linii kolejowych

Omówione powyżej problemy związane z utraconym potencjałem demograficznym oraz wygaszaniem połączeń kolejowych przekładają się na podejmowane z inicjatywy samorządów lokalnych oraz samorządu regionalnego próby reaktywacji linii osobowych. Ocenę skal tych zamierzeń oparto na przeglądzie najważniejszych dokumentów strategicznych i planistycznych podejmujących kwestie odtworzenia ruchu osobowego<sup>12</sup>. Ogólne zalecenia i wytyczne zawarte są przede wszystkim w Regionalnym Programie Operacyjnym województwa dolnośląskiego, w którym zwrócono uwagę na złą

<sup>12</sup> Krajowy Program Kolejowy (KPK), Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych, Masterplan dla transportu kolejowego do 2030 r., Regionalny Program Operacyjny dla województwa dolnośląskiego.

dostępność komunikacyjną Ziemi Kłodzkiej oraz założono reaktywację trasy kolejowej Legnica – Rudna Gwizdanów z przywróceniem do sieci miast Lubin i Polkowice.

Oprócz prac rewitalizacyjnych i remontowych na głównych liniach kolejowych (m.in. Wrocław – Rawicz, Wrocław – Jelenia Góra) istotne są planowane reaktywacje linii kolejowych. Trasy Legnica – Rudna Gwizdanów oraz Oleśnica – Kępno są przejezdne, aktualnie wykorzystywane w ruchu towarowym<sup>13</sup>. Ciąg komunikacyjny Legnica – Rudna prowadzi przez Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy (m.in. przez Lubin oraz okolice Polkowic), który sam w sobie stanowi istotny generator ruchu pasażerskiego. O potencjale trasy świadczyć może istnienie rozbudowanej siatki połączeń busowych (m.in. PKS Lubin). Ponadto w Lubinie w 2012 r. został wyburzony dworzec kolejowy; na jego miejscu planowane jest stworzenie węzła przesiadkowego (autobus, kolej, komunikacja miejska, samochód, rower). W przypadku odcinka Oleśnica – Kępno szczególnie istotne w ruchu pasażerskim mogą być stacje w Kępnie oraz Sycowie. W nawiązaniu do KPK istnieje postulat modernizacji i reaktywacji trasy z Kłodzka (Krosnowic Kłodzkich) do Stronia Śląskiego, co stanowiłoby to „domknięcie” sieci kolejowej w Kotlinie Kłodzkiej, a sama trasa mogłaby pełnić podwójną funkcję – typowej kolei dojazdowej z peryferii regionu do miasta powiatowego oraz zapewniającej dojazd turystom i kuracjom. Warto zwrócić uwagę również na aspiracje tworzenia kolei aglomeracyjnej w Jeleniej Górze oraz Wałbrzychu. Nie planuje się tworzenia odrębnej spółki przewozowej, ale otwarcie nowych przystanków oraz wprowadzanie biletów zintegrowanych z komunikacją miejską. W przypadku kolei miejskiej na obszarze Wrocławia najnowszą reaktywowaną trasą jest połączenie Wrocław Główny – Wrocław Wojnow<sup>14</sup>.

W ramach Planu Transportowego Województwa wprowadzone zostały trzy planowane skale rozwoju: podstawowa, rozwojowa i maksymalna. Symptomatyczne jest proponowanie transportu kolejowego dopiero w wersji maksymalnej na większości ciągów komunikacyjnych. Stoi to w sprzeczności z postulowanym rozwojem transportu kolejowego (regionalnego i lokalnego) i włączaniem go w system transportowy województwa. Niezawarte w dokumencie, ale planowane reaktywacje są na liniach: Wrocław – Chrzęstawa – Jelcz Laskowice, Wrocław – Sobótka – Świdnica, Legnica – Lubin, Wałbrzych – Mieroszów – Mezimesti. Należy zwrócić uwagę na linię Jelenia Góra – Lwówek, na której ruch osobowy został zawieszony w grudniu 2016 r.<sup>15</sup>

Wersja maksymalna Planu Transportowego wydaje się z kolei planowaniem nieuwzględniającym realnych uwarunkowań. O ile połączenia do Karpacza (8 dziennie), Sycowa (6), Mezimesti (4) czy Sobótki (16) mogą być realne, to oferta 16 par połączeń na trasie Legnica – Lwówek albo Wrocław – Łagiewniki – Dzierżoniów będzie trudna do

<sup>13</sup> Odcinek Oleśnica – Kępno został ponownie otwarty dla ruchu cargo na początku 2017 r.

<sup>14</sup> Jest to typowo miejskie połączenie realizowane przez Koleje Dolnośląskie, ale z funduszy magistratu miejskiego. W dalszej perspektywie przedłużenia kursów do Jelcza Laskowic organizatorem transportu (wg regulacji prawnych) będzie Urząd Marszałkowski.

<sup>15</sup> Ostatni pociąg zorganizowany przez Koleje Dolnośląskie miał nazwę „Ostatni Leniwiec” w kontekście bardzo niskiej prędkości związanej ze złym stanem technicznym linii.

organizacji i utrzymania. Szczególnie wpływ ma na to zły stan infrastruktury kolejowej. Nawet jeżeli ten problem zostanie rozwiązany, to problematyczne stanie się przekonanie ludności lokalnej do powrotu do transportu kolejowego po wielu latach. Niewątpliwie do linii o największym potencjale zaliczyć należy: Wrocław – Nadolice – Jelcz; Wrocław – Świdnica; Kłodzko – Stronie Śląskie, Wrocław – Lubin; Jelenia Góra – Karpacz.

## Wnioski

Przeprowadzone badania pozwoliły określić jako znaczącą rzeczywistą skalę likwidacji stacji kolejowych. W wymiarze przestrzennym zidentyfikowane tereny koncentracji zawieszonych powiązań mają charakter pasmowy i mogą one w efekcie utworzyć zwarte, subregionalne obszary wykluczenia komunikacyjnego. Szczególnie niepokojące jest zagrożenie wykluczeniem w obszarach o niskim poziomie rozwoju społeczno-ekonomicznego, co może skutkować ich trwałą marginalizacją.

Jakkolwiek w przeważającej części wypadków dotyczy to względnie małych miejscowości, to jednak wiele z połączeń mogłoby być dalej wykorzystywanych. Spadek znaczenia lokalnych połączeń kolejowych może wynikać ze wzrostu poziomu motoryzacji, zmian obszaru ciężenia poszczególnych układów osadniczych, rozwoju alternatywnych środków komunikacji. Często jednak zjawiskiem negatywnie przyczyniającym się do definitywnego zawieszenia była niedostosowana do potrzeb oferta przewozowa, co wpływało na znaczne obniżenie atrakcyjności transportu kolejowego. Rozkład jazdy, oferta przewozowa powinny być dostosowane do „odbiorców”, czyli mieszkańców. Możliwość zbadania ich potrzeb komunikacyjnych może być zrealizowana poprzez konsultacje społeczne lub ankiety (Kraft 2014, Taylor 2006). Istotnym elementem powinna być w tym kontekście również stałość i punktualność rozkładu jazdy (por. Vromans 2005), co przekłada się na możliwość oparcia codziennych przemieszczeń mieszkańców na transporcie kolejowym. W polskich warunkach w latach 90. XX w. istniał niedobór lekkich autobusów szynowych, których koszt utrzymania był zdecydowanie mniejszy niż klasycznych składów wagonowych. Użytkowanie pojazdów tego typu mogłoby pozwolić na uniknięcie likwidacji ruchu kolejowego na wielu trasach (por. Majewski 2003, 2006). Przykładem może być trasa Wrocław – Trzebnica, która po latach niewykorzystywania została reaktywowana, a ruch jest prowadzony z użyciem szynobusów. W perspektywie podobne rozwiązania mają być zastosowane na reaktywowanej trasie Wrocław – Sobótka – Świdnica.

Należy również zwrócić uwagę, że po zamknięciu danej linii kolejowej istnieją dwa scenariusze rozwoju – istotny wzrost liczby przewoźników autobusowych (np. na trasach Jelenia Góra – Karpacz, Wrocław – Sobótka – Świdnica, Legnica – Lubin, Legnica – Złotoryja) lub brak reakcji rynku przewoźników autobusowych<sup>16</sup>, co z kolei doprowadzić

---

<sup>16</sup> Na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, złym stanie infrastruktury technicznej przewoźnicy autobusowi nie są skłonni do prowadzenia kursów z racji wysokich kosztów oraz niskiego popytu. Transport kolejowy jako dotowany realizował połączenia bez względu na te czynniki.

może do zjawiska „wykluczenia komunikacyjnego”, czyli braku albo niedoboru transportu publicznego na danym obszarze (np. okolice Lwówka Śląskiego, Milcza, Świeradowa).

W związku z tym rozwiązaniem może być prowadzenie polityki transportowej opartej na systemie zintegrowanym (kolejowo-autobusowym). Transport autobusowy nie powinien stanowić konkurencji dla kolei, tzn. nie powinny być prowadzone kursy autobusowe wzdłuż czynnej linii kolejowej (np. do Karpacza). Wykorzystanie autobusów powinno mieć charakter linii dowozowych do siatki linii kolejowych z zastosowaniem jednego systemu taryfowego, skoordynowanych rozkładów jazdy itd. Na terenie Dolnego Śląska taki system jest planowany przez Koleje Dolnośląskie na odcinku Jelenia Góra – Karpacz, który byłby obsługiwany przez autobus skomunikowany z pociągiem w Jeleniej Górze. Wzorem dla takiej organizacji może być system czeskiego transportu publicznego organizowanego w ramach „krajów” oparty na wzajemnym współdziałaniu kolei oraz autobusów. Do głównych cech sprawnego systemu transportu publicznego należą: wysoki udział biletów miesięcznych w całości sprzedanej puli biletów, czas między przesiadkami maksymalnie 10 min, rozkład jazdy w dzień roboczy opierający się na przynajmniej 6 kursach dziennie, dostosowanie godzin operacji komunikacyjnych do godzin szczytu, uruchomienie połączeń dowozowych (autobusowych) do stacji kolejowych i centrów przesiadkowych.

Należy zwrócić uwagę na życzeniowy charakter założeń w Planie Transportowym Województwa, który zakłada prowadzenie ruchu kolejowego na trasach, których reaktywacja wymaga bardzo dużych nakładów finansowych. W szczególności dotyczy to tras: Świdnica – Jedlina-Zdrój, Legnica – Lwówek; Bielawa – Srebrna Góra oraz Wrocław – Łagiewniki – Dzierżonów. Należy zadać pytanie, czy odbudowa (na tych odcinkach praktycznie rzecz biorąc nie zachowała się infrastruktura) tych linii ma sens ekonomiczny i organizacyjny. Wydaje się, że przede wszystkim należy dążyć do identyfikacji tras, których koszt reaktywacji jest stosunkowo niski (np. Wrocław – Sobótka; Jelenia Góra – Karpacz; Legnica – Złotoryja) i tam dążyć do wprowadzania ruchu osobowego. W innym przypadku rozwiązaniem może być wspomniany wcześniej system połączeń autobusowych skoordynowanych z koleją. Procesy likwidacji linii kolejowych są nierozzerwalnie związane z ewolucją sieci kolejowej, natomiast wyzwaniem jest wprowadzanie wszystkich zmian w sposób zrównoważony, oparty na rzeczywistych potrzebach lokalnej społeczności i możliwościach władz regionalnych.

Przeprowadzona analiza stanowić może przyczynek do dalszych, pogłębionych badań związanych z przekształceniami transportu lokalnego i regionalnego, również w ramach połączeń autobusowych. Istotnym celem powinno być przeciwdziałanie likwidacji transportu publicznego i ograniczanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

## Bibliografia

- Bissaga T., 1938, *Geografia transportu Polski*, Warszawa.
- Bund J., 1930, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz przebieg starań o wykonanie ustawy koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, Kraków.

- Ciechański A., 2017, *Szanse i zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego kolei wąskotorowych wykorzystywanego w turystyce – dokonania polskie na tle doświadczeń krajów ościennych*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 1.
- Dobrzycki B., 1926, *Rozwój sieci kolejowej w Niemczech*, „Inżynier Kolejowy”, nr 8–9.
- Dobrzycki B., 1928, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, „Inżynier Kolejowy”, nr 11.
- Dominas P., 2013a, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź.
- Dominas P., 2013b, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź.
- Dominas P., 2014, *Kolej Kłodzko – Łądek Zdrój – Stronie Śląskie*, Łódź.
- Drobik R., Majewski J., Biega S., Fularz A., 2003, *Konferencja prasowa „Katastrofa na kolei- przyczyny, scenariusze, propozycje rozwiązań*, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Warszawa.
- Ginsbert J., 1937, *Drogi żelazne Rzeczypospolitej*, Warszawa.
- Jaroš V., 2017, *Social and transport exclusion*, „Geographica Polonica”, 90, 3.
- Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław.
- Jerczyński M., Przerwa T., 2002, *Kolej siewiogórska*, Srebrna Góra.
- Kamruzzaman M., Yigitcanlar T., Yang J., Mohamed M., 2016, *Measures of Transport Related Social Exclusion: A critical review of the literature*, „Sustainability”, 8.
- Keller D., 2012, *Dzieje kolei w Polsce*, Rybnik.
- Koziarski S., 1993, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole.
- Koziarski S., 2009, *Transport na Śląsku*, Opole.
- Kraft S., 2014, *Daily spatial mobility and transport behaviour in the Czech Republic: pilot study in the Pisek and Bystřice and Pernštejnem regions*, „Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography”, 8, 2.
- Krzyża J. R., 1939, *Rozwój sieci kolejowej w województwie śląskim i jego znaczenie dla Polski*, „Śląsk. Ziemi i Ludzie”, z. 7.
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, „Dokumentacja geograficzna”, nr 5.
- Lijewski T., 1987, *Geografia transportu Polski*, Warszawa.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa.
- Majewski J., 2003, *Rola samorządów terytorialnych w rewitalizacji kolei na przykładzie koncepcji Opolskiej Kolei Regionalnej*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, nr 9.
- Majewski J., 2006, *Koleje regionalne w nowych warunkach społeczno-ekonomicznych w świetle badań potoków podróży*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, nr 12.
- Marek A., Tylman I., Zochowska M., 2012, *Kolej w Dolinie Białej Łądeckiej jako niewykorzystany element krajobrazu kulturowego*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego”, 18, s. 116–129.
- Ó Riain M., 1995, *On the Move. Córas Iompair Éireann 1945–1995*, Gill & Macmillan, Dublin.
- Patmore J. A., 1966, *The changing network of British railways*, „Geography”, 47, 4.
- Regionalny program operacyjny województwa dolnośląskiego.
- Soida K., 1996, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990*, t. 1, Katowice.
- Soida K., 1999, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990*, t. 3, Katowice.
- Taylor Z., 2006, *Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences*, „Journal of Transport Geography”, 14.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa.
- Taylor Z., 2008, *The dismantling and removal of railway lines by Soviet Red Army troops on present-day Polish territory, 1944–1948*, „Journal of Transport Geography”, 16, pp. 217–228.
- Vromans M., 2005, *Reliability of Railway Systems*, Rotterdam.

## Materiały źródłowe

- Krajowy Program Kolejowy, [http://mib.gov.pl/2-Programy\\_rozwoju\\_kolei.htm](http://mib.gov.pl/2-Programy_rozwoju_kolei.htm) (dostęp: 29.03.2017).
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, <https://mib.bip.gov.pl> (dostęp: 29.03.2017).
- Plan Transportowy Województwa Dolnośląskiego, <http://www.umwd.dolnyslask.pl> (dostęp: 29.03.2017).
- Regionalny program operacyjny województwa dolnośląskiego, [rpo.dolnyslask.pl](http://rpo.dolnyslask.pl) (dostęp: 29.03.2017).
- Wieloletni Plan Inwestycji Kolejowych, [http://mib.gov.pl/2-Programy\\_rozwoju\\_kolei.htm](http://mib.gov.pl/2-Programy_rozwoju_kolei.htm) (dostęp: 29.03.2017).