

Mariusz FALKOWSKI, Marek PYTEL

ANALIZA GEOPOLITYCZNA AKTUALNEGO STANU SIECI KOLEJOWEJ W POLSCE

Abstrakt

Przez ostatnie lata obserwujemy wyraźny spadek znaczenia kolei w polskim systemie transportowym. Nie można, nie zauważyć, że kraj, który ze względów geopolitycznych posiada jedną z najgęstszych sieci kolejowych w Europie, przeszedł w ostatnim dwudziestoleciu transformację systemową, która w naturalny sposób spowodowała, szczególnie w latach dziewięćdziesiątych, dynamiczny spadek udziału kolei w realizacji usług transportowych względem szybko rozwijającego się transportu drogowego. Spowodowało to największy w Europie stopień likwidacji i degradacji liniowej infrastruktury kolejowej. Aby temu procesowi zapobiec muszą być podjęte radykalne kroki, które przyczynią się do rozwoju transportu kolejowego, jako jednego z ważniejszych determinantów wzrostu społeczno - gospodarczego.

Słowa kluczowe: sieć kolejowa, Polska, transport, geopolityka.

Wstęp

Transport kolejowy w Polsce jest ważnym elementem krajowej polityki transportowej i drugim, co do wielkości, po transporcie samochodowym, rodzajem transportu, który świadczy usługi zarówno w przewozach towarowych, jak i pasażerskich. Stanowi istotne ogniwo polskiego systemu transportowego¹ i dlatego należy w nim upatrywać jeden z głównych podmiotów, który służy realizacji różnych celów społecznych, gospodarczych, przestrzennych, technicznych, militarnych czy środowiskowych. O wadze tej gałęzi transportu niech świadczy fakt, że w dokumentach strategicznych UE² kolej uważana jest za jedną z niewielu gałęzi transportu, która jest uniwersalna, masowa oraz przyjazna środowisku naturalnemu, a co za tym idzie stanowi bezpieczny środek komunikacji publicznej³.

¹ Zgodnie z encyklopedią PWN, jest to pojęcie składające się ze zbioru elementów, relacji i procesów, które przetwarzają strumień ładunków i pasażerów, określane często popytem na usługi transportowe w strumień wyjścia z tego systemu.

² Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.

³ J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – cz. 1*, Zeszyty naukowe PŚ, seria: Transport, z. 67, Gliwice 2010, s. 6.

Dobrze rozwinięty, nowoczesny i funkcjonalny transport kolejowy może, zatem stanowić istotną alternatywę dla monopolistycznego transportu drogowego, szczególnie w aspekcie korzystania z jego usług na średnich i dużych odległościach. Aby jednak tak się stało, musi być zapewniony właściwy stan techniczny oraz odpowiednia gęstość linii kolejowych, jak również wybudowana nowoczesna infrastruktura kolejowa. To z kolei, jest niezbędnym determinantem do zapewnienia odpowiedniej konkurencyjności w stosunku do innych rodzajów transportu.

Analiza stanu sieci kolejowej Polski nie jest tematem dla geopolityków na tyle interesującym, aby mógł on konkurować z zagadnieniami, tzw. „wielkiej polityki”. A właśnie ten problem, z pozoru mało ciekawy, stanowi dość ważny element w rozwoju politycznym, gospodarczym, obronnym czy ekonomicznym każdego kraju, ponieważ właściwe rozwiązanie połączeń komunikacyjnych zapewnia właściwą integrację wszystkich regionów, równy ich rozwój gospodarczy (szczególnie dużych aglomeracji wielkomiejskich), a ponadto stymuluje właściwą jakość obsługi przewozów pasażerskich i towarowych oraz przyczynia się do osiągnięcia należytego bezpieczeństwa militarnego, co w obecnej sytuacji geopolitycznej jest nie bez znaczenia. Istotnym determinantem w tej analizie jest przedstawienie historii powstania sieci kolejowej na obszarze naszego kraju, ponieważ jest to dość interesujący i ciekawy temat zważywszy na fakt, że historia kolei tworzyła swoje podwaliny w bardzo skomplikowanych warunkach geopolitycznych, tj. powstawała w trzech różnych obszarach imperialnych, które różniły się dość znacznie od siebie. To z kolei, pozwoli nam lepiej przedstawić aktualny stan skomunikowania kolejowego poszczególnych obszarów, ponieważ jej obecny przebieg w dużej mierze nawiązuje swoim układem do tego, który kształtował się jeszcze w okresie międzywojennym.

1. Rys historyczny powstania sieci kolejowej

Bezpośrednio po zakończeniu I wojny światowej w roku 1918, nastąpił powolny proces tworzenia się „nowej Europy Wschodniej” w wyniku powstania nowych uwarunkowań politycznych, których głównym elementem było utworzenie suwerennych państw takich, jak Rzeczpospolita Polska, Republika Czechosłowacka, Królestwo Węgier czy Republika Austrii. Odrodzone państwo polskie powstało z połączenia trzech różnych dzielnic, które przez ponad cały wiek były pod panowaniem trzech różnych ustrojów państwowych. Na tych ziemiach, sieć kolejowa była przystosowywana do militarnych i gospodarczych potrzeb państw zaborczych. W zaborze niemieckim rozbudowa sieci kolejowej podporządkowana była przede wszystkim strategicznym celom ówczesnej II Rzeszy Niemieckiej i miała za zadanie połączyć ziemie polskie, które stanowiły dla niej zaplecze surowcowe i żywnościowe z rdzenną częścią Rzeszy. W zaborze rosyjskim sieć kolejowa miała powiązać ziemie polskie z większymi miastami i ośrodkami przemysłowymi Rosji, natomiast w zaborze austriackim rozwój sieci kolejowej podporządkowany był względami natury gospodarczej i militarnej.

A zatem, w wyniku odrodzenia się państwa polskiego „odziedziczyliśmy” nie tylko nowe granice terytorialne, ale również „przejęliśmy” istniejący układ przebiegu linii kolejowych, który znajdował się w obrębie tego obszaru. Po

zaborcach Polska przejęła 15947 km linii kolejowych, w tym 7362 km po byłym zaborze rosyjskim, 4357 km po byłym zaborze austriackim oraz 4228 km po byłym zaborze pruskim⁴. Był to układ, który składał się z trzech słabo ze sobą powiązanych części, które nie stanowiły jednolitego systemu komunikacyjnego. Jego przebieg w żaden sposób nie był w stanie zaspokoić ówczesnych potrzeb komunikacyjnych nowego organizmu państwowego, ponieważ nie odpowiadała rzeczywistym potrzebom kraju z racji tego, że został „zaprojektowany” w odmiennych, sztucznie wytworzonych warunkach państwowych. Ponadto, przejęta od zaborców sieć kolejowa była bardzo zróżnicowana pod względem gęstości, ponieważ kształtowała się bardzo różnie w poszczególnych zaborach⁵, tj. w byłym zaborze pruskim wynosiła ona 10,4 km/100 km², w austriackim - 5,5 km/100 km², natomiast w rosyjskim tylko 2,85 km/100 km². Znaczne obszary kraju były zupełnie pozbawione komunikacji kolejowej, a na wielu odcinkach brakowało krótkich połączeń. Nie było też odpowiedniego skomunikowania aglomeracji warszawskiej z poszczególnymi obszarami kraju. Układ ten wymagał, więc przeprowadzenia odpowiednich prac techniczno - organizacyjnych, mających na celu połączenie trzech różnych systemów kolejowych⁶, które znajdowały się w II RP, a to z kolei miało przyczynić się do scalenia komunikacyjnego państwa. Było to o tyle ważne, ponieważ niektóre obszary naszego kraju były lepiej skomunikowane z państwami sąsiednimi, niż z regionami znajdującymi się w granicach administracyjnych naszego terytorium⁷.

A więc, w początkowym okresie tworzenia się niepodległego państwa polskiego najważniejszym zadaniem stało się przejęcie linii i taboru kolejowego od byłych zaborców oraz dostosowanie ich do nowych uwarunkowań geopolitycznych. Przejmowanie tych linii odbywało się etapami i następowało formalnie na podstawie dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. o przejęciu kolei zbudowanych przez byłe władze okupacyjne⁸. Pierwsze kroki zostały poczynione już w roku 1919, kiedy to istniejące do tej pory Ministerstwo Komunikacji zostało przekształcone w Ministerstwo Kolei Żelaznych⁹, którego głównym zadaniem było przejęcie kolei w poszczególnych zaborach. Taka sytuacja trwała do końca 1921 r., w którym to zakończono proces przejmowania ostatnich linii kolejowych w zaborze pruskim¹⁰. W sumie, w roku 1921 na terenie Polski znajdowało się około 16 tys. km¹¹ dróg żelaznych (rys. 1).

⁴ A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, wydanie pierwsze, Wyd. Carta Blanca, Kraków 2012, s. 108.

⁵ T. Muszyński, *Zagadnienia komunikacyjne w Polsce*, Inżynier Kolejowy 1936, nr 12, s. 423.

⁶ Dylewski w swojej publikacji pisze o czterech systemach kolejowych, a mianowicie: austriackim, pruskim, rosyjskim szerokotorowym oraz rosyjskim normalnotorowym, który był pozostały po Drodze Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej (DŻWW); A. Dylewski, op. cit., s. 106.

⁷ Jako przykład możemy tutaj podać, np. miasto Wrocław, które posiadało w tym okresie lepsze połączenie kolejowe z Berlinem, niż z Warszawą czy Łodzią.

⁸ *Dzieje kolei w Polsce*, praca zbiorowa pod red. D. Kellera, Wyd. Eurosprinter, Rybnik 2012, s. 31.

⁹ Od 1926 r. ponownie Ministerstwo Komunikacji.

¹⁰ www.pkp.pl/node/175 (27.10.2012 r.).

¹¹ *Album 10 lat PKP Cargo, Z tradycją w nowoczesność*, Wyd. PKP Cargo Logistics, Warszawa 2011, s. 8 ÷ 9. W tym samym okresie długość linii kolejowych w Europie wynosiła 380 tys. km. Największą długość posiadały: Rosja Europejska - 65,78 tys. km, Niemcy - 58,15 tys. km i Francja - 53,56 tys. km. Kraj nasz był na szóstym miejscu w Europie pod względem długości linii z 15,99 tys. km; A.



Rys. 1. Stan skomunikowania liniami normalnotorowymi w roku 1922

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.mapy.1435mm.net.pl.

Oprócz przejmowania linii kolejowych po byłych zaborcach, w tym czasie powstały również pierwsze nowe linie kolejowe, w wolnej II RP, tj. linia na odcinku Kutno - Koło - Konin - Strzałkowo, której celem było skrócenie połączenia kolejowego z Warszawy do Poznania, Kokożki - Gdynia, której zadaniem było omińnięcie Wolnego Miasta Gdańsk¹² oraz linii Kutno - Płock i Swarzewo - Hel¹³. Ze względu na brak bezpośredniego dostępu do portu morskiego w Gdańsku, w

Wasiutyński, *Drugi żelazne*, wydanie drugie poprawione, Wyd. Naukowe KWTBPSPW, Warszawa 1925, s. 41-42.

¹² www.archeo.kolej.pl (27.10.2012 r.).

¹³ www.pkp.pl/node/175 (27.10.2012 r.).

roku 1923 zapadła strategiczna decyzja o budowie polskiego portu w Gdyni, a następnie o budowie stacji portowej oraz węzła kolejowego w tym mieście.

Choć kraj nasz po odzyskaniu niepodległości posiadał dość gęstą sieć linii kolejowej to niestety, w początkowych latach jego funkcjonowania, kolej nie ograżała aż tak ważnej roli, do jakiej była przygotowana. Winę za tą sytuację możemy upatrywać, jak sądzę, w małej ilości własnego taboru kolejowego¹⁴, którego w tym czasie nie posiadaliśmy. Problem ten został rozwiązany w roku 1923, kiedy to uruchomiono pierwszą polską fabrykę lokomotyw, która powstała w Chrzanowie¹⁵. W dalszej kolejności produkcję lokomotyw kontynuowały również inne zakłady produkcyjne takie, jak Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów czy Poznańskie Zakłady Cegielskiego¹⁶.

W kolejnych latach możemy zauważyć dalszą realizację procesu przekształcania i dostosowywania kolej do nowych uwarunkowań społeczno - gospodarczych oraz militarnych. I tak, już w roku 1926¹⁷ istniejące Ministerstwo Kolei Żelaznych zostało zastąpione przez nowopowstałe przedsiębiorstwo pn. „Polskie Koleje Państwowe” (PKP), którego głównym zadaniem stało się przejęcie całej infrastruktury kolejowej w ówczesnym państwie polskim oraz połączenie linią kolejową nowo wybudowanego portu w Gdyni¹⁸ z pozostałym obszarem kraju, w tym szczególnie z obszarem przemysłowym Górnego Śląska. Było to, po odzyskaniu dostępu do morza, jedno z najważniejszych zadań polskiej gospodarki, w tym szczególnie szybko rozwijającej się kolei. Budowę tej linii, zwanej „Magistralą Węglową”, rozpoczęto już w roku 1926, ale udało się ją ukończyć dopiero w roku 1933 (rys. 2). Połączyła ona polski port z górnośląskim zagłębiem przemysłowym i wydobywczym, omijając przy tym Wolne Miasto Gdańsk. Magistrala w sumie liczyła około 485 km i przebiegała z Herbów Nowych, przez Zduńską Wolę, Karsznice, Bydgoszcz do Gdyni, z odgałęzieniem do Częstochowy, czyli połączyła północ z południem kraju. Niestety, w wyniku ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego w latach trzydziestych więcej dużych inwestycji kolejowych w tym okresie rząd polski już nie podejmował, ponieważ uważano, że w tym czasie należy ograniczyć wydatki na rozwój infrastruktury komunikacyjnej.

¹⁴ Rząd Paderewskiego w tym czasie kupił w USA 150 parowozów typu „Consolidation”.

¹⁵ Była to fabryka pn. „FABLOK”.

¹⁶ Do połowy lat 20 - tych XX w. łączna produkcja stała się na tyle wysoka, że w 1925 r. można było zrezygnować z importu taboru kolejowego. Do roku 1939 przemysł krajowy dostarczył PKP łącznie 1220 parowozów, z czego 493 były pasażerskimi, a 727 towarowymi; A. Dylewski, op. cit., s. 128.

¹⁷ Na mocy *Rozporządzenia Prezydenta RP I. Mościckiego z dnia 27 września 1926 r.*, a następnie znowelizowanego w roku 1930. PKP było dużym przedsiębiorstwem, które w chwili powołania zatrudniały 172 tys. osób.

¹⁸ Priorytetowym zadaniem dla państwa w tym czasie stało się uniezależnienie od portu gdańskiego.



Rys. 2. „Magistrala węglowa” na tle pozostałych linii kolejowych w roku 1933
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.mapy.1435mm.net.pl.

Ważną kwestią w tym okresie, na którą warto zwrócić uwagę, było zapoczątkowanie procesu elektryfikacji polskich linii kolejowych, które miało miejsce już w roku 1927, kiedy to otwarto pierwszą w Polsce linię elektryczną na trasie Warszawa - Podkowa Leśna - Grodzisk Mazowiecki¹⁹, a następnie stopniowa rozbudowa tych linii, o co raz to nowsze odcinki. W roku 1937 długość linii kolejowych w naszym kraju wynosiła około 18 tys. km²⁰ i w porównaniu z okresem po odzyskaniu niepodległości, wzrosła o około 2 tys. km. Taki stan infrastruktury

¹⁹ Była to pierwsza prywatna linia kolei elektrycznej.

²⁰ W posiadaniu PKP było 5,3 tys. parowozów, 12,1 tys. wagonów osobowych i 159,2 tys. wagonów towarowych; *Album 10 lat PKP Cargo*, op. cit., s. 11.

kolejowej przetrwał do czasu rozpoczęcia II wojny światowej. Wówczas to, polskie linie kolejowe zostały włączone w struktury kolei niemieckich oraz radzieckich.

W początkowym okresie kampanii wrześniowej 1939 r., linie kolejowe zostały zmilitaryzowane²¹, ponieważ kolej była zbyt ważnym środkiem transportu, aby państwo mogło utracić nad nią kontrolę²². Uwidoczniło się to szczególnie w pierwszym okresie operacji wrześniowej, kiedy to od sprawności kolei zależała mobilizacja żołnierzy, ich przemieszczanie, ewakuacja czy dowóz zaopatrzenia i środków walki. Ze względu na pełnienie tak strategicznej funkcji w czasie wojny, linie kolejowe stały się od samego początku działań wojennych potencjalnymi celami akcji sabotażowych²³, realizowanych w zachodnich i centralnych obszarach naszego kraju zarówno przez Niemców, jak i Polaków, co skutkowało dość dużymi zniszczeniami poszczególnych ich odcinków. Podobna sytuacja, ale w późniejszym okresie miała również miejsce we wschodnich regionach i była, jak myślę, wynikiem późniejszej agresji sowieckiej na Polskę. Te zmasowane ataki trwały nieustannie do ostatniej bitwy kampanii wrześniowej, która miała miejsce pod Kockiem, w dniu 5 października 1939 r.

Po zakończeniu polskiej wojny obronnej i ogłoszeniu kapitulacji, Niemcy ustanowili na swoim terytorium, tzw. „Generalną Gubernię” ze stolicą w Krakowie oraz powołali zarząd okupacyjny kolei niemieckich na tym obszarze²⁴. W wyniku tego procesu, nastąpiło podporządkowanie polskich kolei państwowych na Śląsku, w Wielkopolsce i na Pomorzu niemieckim kolejom państwowym. Podobna sytuacja zaistniała później także na wschodzie kraju, gdzie tamtejsze linie kolejowe zostały podporządkowane NKPS²⁵, gdzie następnie utworzono 3 dyrekcje kolejowe: we Lwowie, Brześciu i Białymstoku, których głównym zadaniem była przebudowa infrastruktury oraz taboru PKP na parametry techniczne linii szerokotorowej. W tym samym czasie na terenach okupowanych przez Niemców następowała intensywna rozbudowa węzłów kolejowych i zaplecza infrastrukturalnego sieci kolejowej na kierunku zachód - wschód w ramach, jak sądzę, intensywnych przygotowań do zaplanowanej agresji na ZSRR.

W latach 1941-1943 możemy zauważyć początek regularnych działań partyzanckich przeciwko kolejom niemieckim w okupowanej Polsce. Były to najczęściej intensywne działania nieregularne oraz regularne akcje sabotażowe wykonywane przez ruch oporu oraz polskich kolejarzy, których głównym zadaniem było powodowanie dużych straty i opóźnianie dostaw sprzętu wojskowego oraz

²¹ Militaryzacja była ogłaszana okresowo w oparciu o *Ustawę z dnia 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny* (Dz. U. RP z 1920, Nr 27, poz. 160 z późniejszymi zmianami).

²² Józef Piłsudski tak twierdził o kolei: „(...) Kolej jest czynnikiem siły armii tak wielkim, że bez opanowania ruchu nie ma mowy o wojnie. Kolej w ręku - kraj w ręku (...)”; M. Wiśniewski, *Planowanie, organizacja i funkcjonowanie Wojskowych Transportów Kolejowych w Polsce w przededniu II wojny światowej*, w: *Materiały do historii wojskowości*, cz. 1, Pułtusk 2004, s. 33.

²³ Na kilkanaście minut przed atakiem Niemiec na Polskę, załoga stacji w Szymankowie udaremniła przedostanie się niemieckiego pociągu pancernego przez most na Wiśle, a następnie go wysadziła.

²⁴ Dyrekcja Generalna „Ostbahn” (GEDOB), która przejęła ocalały majątek PKP na terenie „GG” i była organem naczelnym dla dyrekcji okręgowych w Krakowie i Warszawie; A. Dylewski, op. cit., s. 162.

²⁵ Ludowy Komisariat Dróg Komunikacji.

środków walki na front wschodni, co w dużej mierze przyczyniło się, jak myślę, w późniejszym czasie do załamania funkcjonowania transportu kolejowego w „GG”. Ta sytuacja, z kolei, przyczyniła się do przeprowadzenia kontrofensywy armii czerwonej na froncie wschodnim, a w konsekwencji tego do kapitulacji Niemiec.

Po zakończeniu II wojny światowej kraj nasz, już po raz drugi w XX w., musiał zmienić swoje granice terytorialne, a tym samym „odziedziczyć” istniejącą infrastrukturę kolejową na ziemiach odzyskanych (rys. 3).



Rys. 3. Sieć linii kolejowych po zakończeniu II wojny światowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Mapa sieci kolejowej R.P. z alfabetycznym skorowidzem nazw stacji i przystanków osobowych*, wydanie I (stan z I.IV.1946 R.), opracowanie i wydanie Wydziału Pomiarowego Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1946.

Co ciekawe, w wyniku tych przeobrażeń geopolitycznych Polska przejęła lepszą infrastrukturę kolejową w nowych granicach, niż posiadała ją przed rokiem 1939. Było to spowodowane tym, że w wyniku przesunięcia granic terytorialnych w kierunku zachodnim zyskałmy dość dobrze rozwinięty w tym regionie układ niemieckiej sieci kolejowej. W zamian za to oddaliśmy tereny wschodnie, które z

punktu widzenia przebiegu linii kolejowych były słabiej skomunikowane. Ta sytuacja w istotny sposób poprawiła skomunikowanie naszego kraju, szczególnie jej zachodnich terenów. Niestety, stan techniczny wielu odcinków tych linii wymagał radykalnych kroków zmierzających do odbudowy zniszczeń wojennych²⁶. A więc, najważniejszym zadaniem dla wyzwolonego państwa polskiego w tym okresie było przejęcie zarządzania nad kolejami z rąk radzieckiej administracji wojskowej oraz ich szybka odbudowa, ponieważ w roku 1946 r. eksploatowanych było tylko 20,8 tys. km z 23,8 tys. km linii normalnotorowych²⁷, wykorzystywanych przed rozpoczęciem wojny.

W nowych powojennych uwarunkowaniach funkcjonowania państwa polskiego pierwszym krokiem, który miał pomóc w ustabilizowaniu sytuacji społeczno - gospodarczej po zakończeniu działań wojennych było przyjęcie, w roku 1947, ustawy o planowanej odbudowie gospodarczej²⁸. W dokumencie tym, oprócz sytuacji gospodarczej uwzględniono także poprawę sytuacji komunikacyjnej, w tym również poruszono kwestię naprawy i rozbudowy transportu kolejowego. Zakładano, że w latach 1947-1949 odbudowane zostanie około 2,5 tys. km zniszczonych odcinków linii kolejowych. Prowadzone w tym czasie remonty i naprawy zniszczonych kolejowych odcinków oraz budowa nowych doprowadziły już w roku 1950 do stanu ponad 26,3 tys. km, w tym 200 km w tej ogólnej długości było liniami zelektryfikowanymi²⁹. Oprócz niskiego stanu technicznego linii kolejowych, poważnym problemem w tym okresie był również brak odpowiednio przygotowanego taboru kolejowego³⁰, szczególnie w aspekcie odpowiedniej ilości lokomotyw, które zostały zawłaszczane przez Niemców i ZSRR po zakończeniu wojny oraz przebudowa linii szerokotorowych na tor normalnotorowy we wschodniej Polsce.

Mimo zakrojonych prac, związanych z odbudową zniszczonej infrastruktury kolejowej, okres powojenny nie charakteryzował się już tak ogromną dynamiką rozwoju sieci kolejowej, jak było to widoczne po odzyskaniu niepodległości. Niemniej jednak, wśród najważniejszych inwestycji, które powstały w pierwszych latach powojennych warto tutaj nadmienić budowę nowych linii, tj. Tomaszów Mazowiecki - Radom (1949), Pyskowice - Lubliniec (1952), Skierniewice - Łuków (1953), Kielce - Busko (1953) oraz drugiej linii torów (wraz z elektryfikacją) na odcinku z Gdańska do Gdyni przez Sopot (1953). Następnie, w roku 1954 ukończenie elektryfikacji pierwszej dalekobieżnej linii kolejowej na trasie Warszawa - Częstochowa - Katowice - Gliwice oraz zelektryfikowanie linii na odcinku Warszawa - Koluszki - Łódź³¹. W roku 1954 długość linii kolejowych na

²⁶ Zniszczenia te były usuwane w zasadzie do roku 1949, gdzie uruchomiono prawie 90% przedwojennego stanu sieci kolejowej; S. Koziański, *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wyd. UO, Opole 2010, s. 56.

²⁷ www.potorach.pl/historia-kolei (27.10.2012 r.).

²⁸ *Ustawa z dnia 2 lipca 1947 r. o Planie Odbudowy Gospodarczej* (Dz. U. z 1947, Nr 53, poz. 285).

²⁹ T. Lijewski, S. Koziański, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Wyd. KOW, Warszawa 1995, s. 6.

³⁰ Dla ratowania tragicznej sytuacji na kolei w tym okresie rząd decyduje się na zakup za granicą: 100 parowozów od Wielkiej Brytanii i USA oraz 500 parowozów z demobilu wojsk USA w Europie. Ponadto dla magistrali Śląsk - Porty rząd zamówił 100 parowozów typu „Decapod” w USA.

³¹ www.pkp.pl/node/182 (27.10.2012 r.).

obszarze naszego kraju wynosiła około 27 tys. km, czyli w stosunku do roku 1950 długość ta wzrosła o około 0,7 tys. km, w tym linii zelektryfikowanych było 338 km³². Niestety, od połowy lat 60 - tych możemy zauważyć powolny regres rozwoju linii kolejowych, który był następstwem spadku liczby przewozów towarowych i pasażerskich, wynikających, jak myślę, z szybszego wzrostu rozwoju motoryzacji.

Ostatnim okresem, w którym na kolei możemy zauważyć realizację intensywnych prac, związanych z rozbudową sieci kolejowej były lata siedemdziesiąte XX w. Wówczas wykonano kilka bardzo ważnych inwestycji kolejowych, z których do najważniejszych i największych możemy zaliczyć dwie główne, a mianowicie budowę Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK)³³ oraz szerokotorowej Linii Hutniczo - Siarkowej (LHS)³⁴. Pierwsza inwestycja, której realizacja rozpoczęła się w roku 1971, a zakończyła w roku 1977, zakładała połączenie kraju na kierunku północ – południe, łącząc Śląsk z Gdańskiem przez Warszawę. Niestety, całej inwestycji nie udało się zrealizować i linia ta ostatecznie została zbudowana tylko na odcinku południowym, tj. od Grodziska Mazowieckiego do Zawiercia o łącznej długości 223 km³⁵. Jej budowa była podyktowana potrzebą szybkiego przewozu węgla z obszaru Śląska w kierunku innych regionów kraju z prędkością przemieszczania do 200 km/h oraz miała skrócić czas podróży pasażerów, szczególnie przemieszczających się ze stolicy w kierunku Katowic i Krakowa. Drugą inwestycją była, zbudowana w roku 1979, LHS, której przebieg został ustalony od Dąbrowy Górniczej (Huta „Katowice”) do Hrubieszowa (granica z Ukrainą), poprzez Zamość i Olkusz o łącznej długości 397 km, której celem było zapewnienie przewozów towarowych z Azji bez przeładunku na granicy wschodniej³⁶ (rys. 4).

W roku 1981, w wyniku wprowadzenia stanu wojennego, nastąpiła czasowa militaryzacja kolei, co przyczyniło się do jeszcze większej zapaści w transporcie kolejowym. Nastąpił znaczny spadek w przewozach zarówno towarowych, jak i pasażerskich. W wyniku tego procesu, w kolejnych latach możemy zauważyć powolny regres rozwoju linii kolejowych, który szczególnie uwidocznił się w likwidacji nierentownych połączeń kolejowych, szczególnie tych, z których już wcześniej wycofano ruch pasażerski. I tak, w roku 1983 długość linii normalno i szerokotorowych wynosiła już tylko nieco ponad 24,2 tys. km, a linii zelektryfikowanych było 7,83 tys. km³⁷.

W tym okresie PKP kontynuowała przede wszystkim budowę drugich torów na najważniejszych, strategicznych szlakach kolejowych oraz modernizowała ważniejsze węzły kolejowe. W roku 1990 długość całkowita linii kolejowych w

³² *Album 10 lat PKP Cargo*, op. cit., s. 12.

³³ Była to największa inwestycja kolejowa po II wojnie światowej.

³⁴ Linia wybudowana specjalnie na potrzeby kombinatu metalurgicznego Huta „Katowice” oraz Tarnobrzeskiego Zagłębia Siarkowego.

³⁵ Decyzja o skróceniu przebiegu CMK zapadła w roku 1974, a podyktowana była budową Linii Hutniczo - Siarkowej.

³⁶ Import rud żelaza oraz eksport siarki i węgla kamiennego. W tym celu zbudowano bazy przeładunku rudy żelaza i węgla (Cieśle), siarki (rejon Tarnobrzega) oraz punkt przestawczy wózków (Sędziszów).

³⁷ www.pkp.pl/node/184 (27.10.2012 r.).

naszym kraju wynosiła około 26,2 tys. km, w tym linii normalnotorowych było około 24 tys. km, a linii zelektryfikowanych 11,4 tys. km³⁸.



Rys. 4. Sieć linii kolejowych w roku 1981

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Mapa schematycznej sieci PKP do sieciowego rozkładu jazdy pociągów 1981/82* wydana nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Początek lat 90 - tych to wyraźny okres spadku rozwoju sieci kolejowej, którego głównymi przyczynami były: kryzys gospodarczy w kraju³⁹, wzrost znaczenia transportu samochodowego oraz procesy polityczne związane z przeobrażeniami społeczno – ekonomicznymi i militarnymi w Europie Środkowo – Wschodniej. W tym czasie widać wyraźnie zahamowanie rozwoju transportu kolejowego w wyniku, m.in. zmniejszenia się obrotu towarowego pomiędzy dawnymi państwami RWPG⁴⁰ w wyniku spadku wydobycia surowców mineralnych oraz zmniejszenia

³⁸ *Transport - wyniki działalności w 2006 r.*, GUS, Warszawa 2007, s. 75.

³⁹ W literaturze przedmiotu często mówi się o procesie transformacji gospodarczej.

⁴⁰ *Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG)* - organizacja międzynarodowa krajów bloku

produkcji wyrobów przemysłu ciężkiego. Ponadto, możemy zauważyć postępujący spadek w przewozach pasażerskich spowodowany różnymi uwarunkowaniami społeczno – gospodarczymi takimi, jak: wzrost bezrobocia⁴¹, pauperyzacja⁴² społeczeństwa, zwiększenie się liczby samochodów osobowych i ciężarowych⁴³, zmiany taryfowe w PKP⁴⁴ czy proces zamykania nierentownych linii kolejowych⁴⁵. I tak, w latach 1987 ÷ 1992 zawieszono ruch pasażerski na około 1723 km linii, rozebrano około 657 km torów normalnotorowych oraz zamknięto ponad 520 stacji i przystanków kolejowych. Łącznie w okresie powojennym, począwszy od 1946 r., w wyniku planowanego ograniczania linii kolejowych, obsługę kolejową utraciło 107 miast i 245 gmin⁴⁶.

W kolejnych latach postępował dalszy proces likwidacji linii kolejowych tak, że w roku 1995 całkowita długość linii wynosiła nieco ponad 23,9 tys. km, na przełomie roku 2000 już tylko nieco ponad 22,5 tys. km, aby w roku 2005 osiągnąć 20,2 tys. km⁴⁷. W kolejnych latach widać wyraźnie zahamowanie procesu likwidacji linii, a prace, które były prowadzone w tym okresie miały na celu tylko utrzymanie istniejącego stanu infrastruktury. I tak, w roku 2009 całkowita długość sieci kolejowej wynosiła niecałe 20,4 tys. km (rys. 5), z czego 11,4 tys. km to były linie o znaczeniu państwowym⁴⁸. Linie normalnotorowe stanowiły długość około 20,1 tys. km, a linii zelektryfikowanych było około 11,9 tys. km⁴⁹. Ich gęstość wynosiła nieco ponad 6,5 km linii/100 km², a na sieci znajdowało się 1496 stacji kolejowych, w tym 337 węzłowych⁵⁰.

A zatem, możemy zauważyć, że w ostatnim dwudziestoleciu długość linii kolejowych ulegała ciągłemu regresowi. I tak, w latach 1990-1995 całkowita długość sieci została zredukowana o około 2,24 tys. km, w latach 1996-2000 o 1,42 tys. km, a w latach 2001 ÷ 2009 o kolejne 2,2 tys. km szlaków kolejowych⁵¹. Łącznie, w stosunku do stanu z roku 1990 długość sieci kolejowej zmniejszyła się o około 22%, tj. 5,87 tys. km.

wschodniego koordynująca procesy ich integracji gospodarczej. Działała w okresie od 25 stycznia 1949 do 28 czerwca 1991.

⁴¹ Szczególnie proces ten uwidocznił się w upadających państwowych dużych zakładach pracy, które dotowały przewozy kolejowe swoich pracowników.

⁴² *Pauperyzacja* (łac. pauper - biedny, ubogi) – proces społeczny polegający na obniżaniu się stopy życiowej jednostek lub zbiorowości.

⁴³ Wzrost liczby samochodów osobowych z 2,3 mln w 1980 r. do około 14,7 mln w roku 2001.

⁴⁴ Do zmian tych możemy zaliczyć, m.in. ograniczenie liczby osób korzystających z ulg przejazdowych czy przekształcenie pociągów osobowych w pośpieszne, pośpiesznych w ekspresowe, a ekspresowych w InterCity; S. Koziarski, op. cit., s. 63.

⁴⁵ Od początku 1980 r do końca roku 1993 zamknięto dla ruchu pasażerskiego 5,6 tys. km szlaków kolejowych, pozbawiając przy tym 177 gmin i 82 miasta połączeń kolejowych; Ibidem, s. 63.

⁴⁶ Ibidem, s. 64.

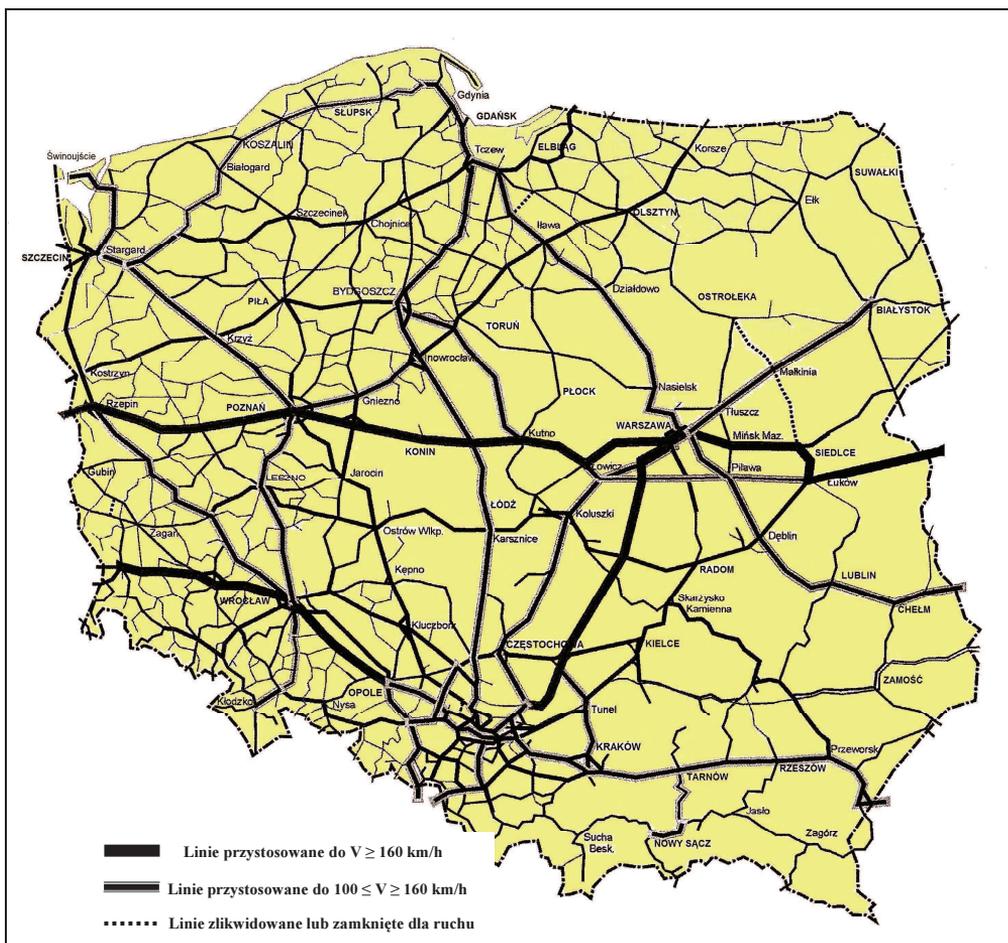
⁴⁷ *Transport - wyniki działalności w 2006 r.*, op. cit., s. 75.

⁴⁸ *Transport - wyniki działalności w 2009 r.*, GUS, Warszawa 2010, s. 46.

⁴⁹ Ibidem, s. 75.

⁵⁰ Ibidem, s. 47.

⁵¹ Ibidem, s. 75.



Rys. 5. Sieć linii kolejowych w roku 2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: S. Koziarski, op. cit., s. 67.

Analizując rozwój kolei na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat nie sposób nie odnieść się do tezy, że układ naszej sieci kolejowej w 80% został ukształtowany już pod koniec lat trzydziestych XX w., czyli tuż przed wybuchem II wojny światowej. Szczególny wkład w rozwój sieci kolejowych odegrał okres międzywojenny, w którym możemy zauważyć duże natężenie prac związanych z rozbudową układu linii kolejowych. Tak naprawdę, z wyjątkiem okresu lat 70 - tych XX w., pozostałe lata stanowiły tylko okresy stopniowego regresu, w których następował proces likwidacji linii kolejowych. Tymi okresami były następujące fazy⁵²:

- *pierwsza fala likwidacji*, która miała miejsce tuż po zakończeniu II wojny światowej, kiedy to ze zniszczeń nie odbudowano około 1,43 tys. km linii i około 1,78 tys. km drugich torów kolejowych;

⁵² S. Koziarski, op. cit., s. 63.

- *druga fala likwidacji*, która miała miejsce w latach 60 - tych, kiedy to zlikwidowano około 227 km linii kolejowych;
- *trzecia fala likwidacji*, która rozpoczęła się po roku 1980⁵³ i objęła likwidacją około 6 tys. km linii kolejowych.

Przedstawione fazy jednoznacznie pokazują, że układ sieci kolejowej Polski na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat w dużej mierze uzależniony był od zaistniałej sytuacji geopolitycznej, społeczno – gospodarczej oraz militarnej, występującej w okresach jej funkcjonowania. Pomimo tego, że na początku swojego rozkwitu kolej dość intensywnie się rozwijała, niestety w późniejszych latach nie była już w stanie konkurować z transportem samochodowym na rynku usług transportowych. Widać wyraźnie, że była ona bardzo podatna na zmiany uwarunkowań infrastrukturalnych, politycznych, społecznych czy ekonomicznych, szczególnie w tych okresach, gdzie występował mały popyt na usługi kolejowe, spowodowany różnymi zawirowaniami geopolitycznymi, a to z kolei prowadziło do likwidacji nierentownych linii kolejowych.

2. Aktualny stan sieci kolejowej

Transport kolejowy jest ważnym elementem systemu transportowego naszego kraju, mając szczególnie udział zarówno w masowych przewozach towarowych, jak i pasażerskich. Odgrywa bardzo ważną funkcję w gospodarce narodowej, mając istotny wpływ na efektywność takich działań, jak budownictwo, transport i gospodarka magazynowa czy przemysł (wydobywczy i energetyczny). Jest on zarówno ekonomiczny, ponieważ jeden pociąg⁵⁴ zastępuje około 50 samochodów ciężarowych, konkurencyjny wobec innych form transportu, szczególnie wraz ze wzrostem odległości przewozów⁵⁵, a także ekologiczny, czyli mniej uciążliwy pod względem hałasu w porównaniu, np. z transportem samochodowym czy nieemitujący zanieczyszczeń do środowiska naturalnego. Ponadto, polska kolej jest częścią europejskiej sieci komunikacyjnej i ze względu na usytuowanie geograficzne spełnia bardzo ważną, tranzytową rolę w kształtowaniu europejskiej polityki transportowej, ponieważ jest miejscem styku europejskiej sieci normalnotorowej (1435 mm) z azjatycką siecią szerokotorową (1520 mm), czyli pozwala połączyć dwa obszary geopolityczne, tj. Europę i Azję. A zatem, drogi kolejowe wraz z pozostałą infrastrukturą kolejową⁵⁶ są jednym z głównych determinantów komunikacyjnych, które przyczyniają się do obsługi różnych usług przewozowych. Odgrywają bardzo istotną rolę w kształtowaniu rozwoju społeczno - gospodarczego każdego kraju, ponieważ są „motorem napędowym” dla różnych gałęzi gospodarki, szczególnie w masowych przewozach na średnich i dużych odległościach. Przy czym musimy pamiętać, że transport ten będzie tylko wtedy „kołem napędowym”, kiedy stanie się elementem konkurencyjności dla innych rodzajów transportu.

⁵³ Możemy stwierdzić, że ta fala trwa praktycznie do dnia dzisiejszego.

⁵⁴ 1,4 tys. ton ładunku.

⁵⁵ Przyjmuje się, że jest to odległość powyżej 300 km.

⁵⁶ Do infrastruktury tej zaliczamy, m.in. stacje kolejowe, punkty przeładunkowe, bocznice oraz urządzenia techniczne, niezbędne do ich funkcjonowania takie, jak: wyposażenie energetyczne, wodno - kanalizacyjne czy urządzenia sterowania ruchem i łączności.

Niestety, choć obecnie nasz kraj posiada jedną z największych sieci kolejowych, co oczywiście wynika z dość dużej powierzchni terytorialnej, to w dużej mierze sieć ta jest silnie zdekapitalizowana i w dużej mierze odbiega w dość znaczny sposób od średnich standardów europejskich. Poważnym jej problemem jest mała dostępność do niej poszczególnych regionów i obszarów kraju. Warto zaznaczyć, że rozmieszczenie tych linii jest nierównomierne, co nie tylko nie zaspokaja potrzeb poszczególnych regionów, ale także przyczynia się do ich peryferyzacji w połączeniach krajowych i międzynarodowych. Z reguły są to linie, które zbudowane zostały jeszcze w okresie międzywojennym z pewnymi tylko pracami modernizacyjnymi, przeprowadzonymi w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Ponadto, przestarzały tabor kolejowy oraz niedofinansowany majątek PKP daje ciemny obraz naszej infrastruktury kolejowej⁵⁷. To wszystko powoduje, że słuszną kwestią staje się teza, że nasze drogi kolejowe nie przyczyniają się do odpowiedniego stymulowania wzrostu społeczno - gospodarczego, a czasami można odnieść wrażenie, że są barierą w tym procesie.

Z danych Głównego Urzędu Statystycznego⁵⁸ wynika, że w Polsce na koniec 2011 roku eksploatowanych było 20,2 tys. km linii kolejowych (rys. 6), w tym długość linii normalnotorowych⁵⁹ wynosiła 20,1 tys. km, z czego 8,7 tys. km stanowiły linie dwu – i więcej torowe, zaś długość linii jednotorowych kształtowała się na poziomie 11,4 tys. km. W tym ogólnym zestawieniu, 11,5 tys. km stanowiły linie o znaczeniu państwowym⁶⁰, tj. około 59% całkowitej ich długości⁶¹. Sieć zarządzana była przez PKP oraz inne podmioty gospodarcze. I tak, PKP zarządzała 19,7 tys. km liniami, natomiast 0,5 tys. km nadzorowane było przez pozostałe podmioty zajmujące się przewozami kolejowymi⁶². Na sieci kolejowej funkcjonowało 1464 stacji kolejowych, w tym 354 były stacjami węzłowymi⁶³. Stan inwentarzowy

⁵⁷ W. Paprocki, *Determinanty rozwoju transportu kolejowego w Polsce*, czasopismo „Rynek kolejowy”, nr 10/2003, s. 23-25.

⁵⁸ *Transport - wyniki działalności w 2011*, GUS, Warszawa 2012.

⁵⁹ Do sieci kolei normalnotorowych zalicza się również w statystyce sieci kolejowe szerokotorowe. Łącznie te sieci stanowią około 99% ogólnej całkowitej długości linii kolejowych.

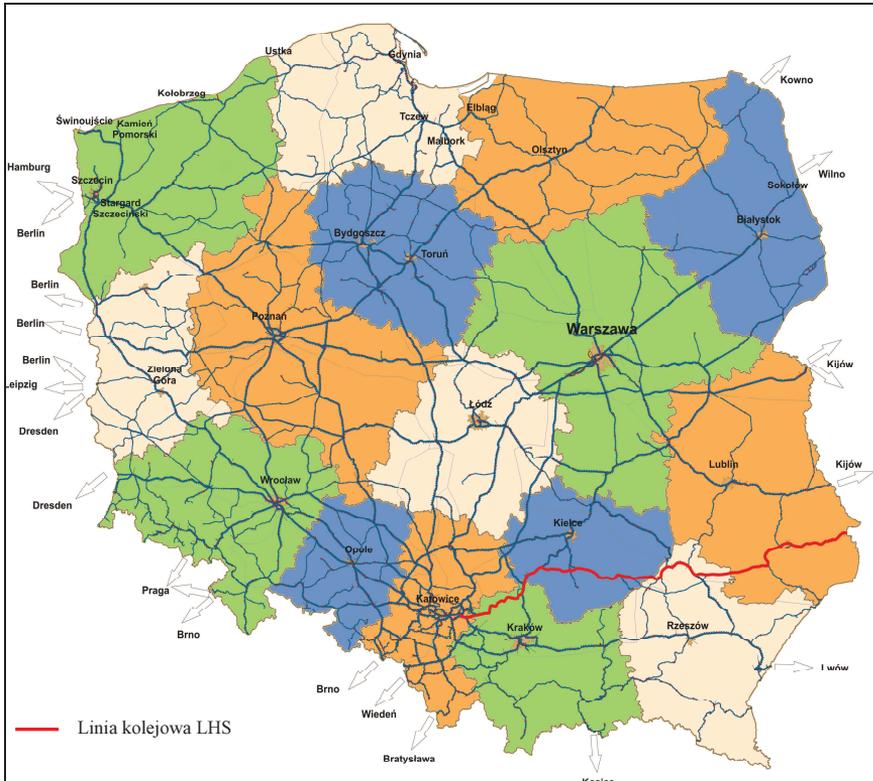
⁶⁰ Do linii kolejowych o znaczeniu państwowym zalicza się wszystkie linie układu międzynarodowego, objętego umowami AGC (ang. *European Agreement on Main International Railway Lines*; umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r., weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 27 kwietnia 1989 r.) i AGTC (ang. *European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installation*; umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, która podpisana została w Genewie w dniu 1 lutego 1991 r., w Polsce została wprowadzona w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r.) oraz linie istniejące i projektowane, których budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi i militarnymi. Wykaz linii o znaczeniu państwowym określa Rada Ministrów w drodze rozporządzenia. Obecnie obowiązuje *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym* (Dz. U. z 2007, Nr 61, poz. 412).

⁶¹ *Transport - wyniki działalności w 2011*, op. cit., s. 75.

⁶² Aktualnie na rynku kolejowym w Polsce funkcjonuje 89 przewoźników kolejowych posiadających 161 licencji na przewozy osób i towarów oraz udostępnianie pojazdów trakcyjnych lub świadczenie usług trakcyjnych (14 przewoźników wykonuje przewozy na liniach innych niż 1435 mm).

⁶³ *Stacja kolejowa węzłowa* – rodzaj stacji kolejowej, z której wybiegają, co najmniej trzy szlaki

lokomotyw elektrycznych i spalinowych kształtował się na poziomie około 4,2 tys. szt., w tym lokomotyw elektrycznych było 1879 szt., natomiast spalinowych 2301 szt. W zarządzaniu PKP znajdowało się ponad 88,9 tys. szt. wagonów towarowych, 1256 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz ponad 3,5 tys. szt. wagonów pasażerskich⁶⁴.



Rys. 6. Układ sieci kolejowej na koniec 2011r.

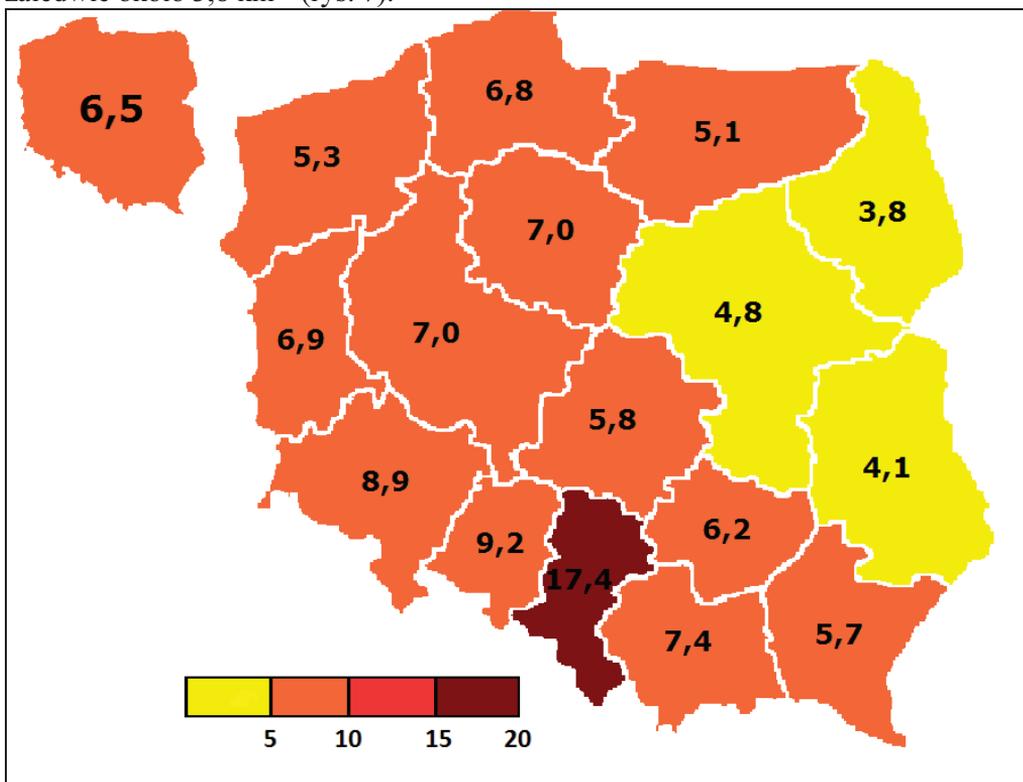
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.plk-sa.pl.

W trakcję elektryczną wyposażonych było 11,9 tys. km linii, tj. około 59,1% całkowitej ich długości. Udział linii zelektryfikowanych eksploatowanych w poszczególnych województwach kształtował się dość zróżnicowanie, tj. od 222 km (29%) w województwie podlaskim do 1746 km (81,6%) w województwie śląskim, 1412 km (82,6%) w województwie małopolskim czy 965 km (91,1%) w województwie łódzkim. Wskaźnik gęstości sieci, który odpowiada za istniejący stan skomunikowania w poszczególnych regionach kraju kształtował się na poziomie 6,5 km/100 km² i był również bardzo zróżnicowany w poszczególnych województwach. Największą dostępnością połączeń kolejowych charakteryzuje się,

kolejowe, czyli możliwy jest przejazd, w co najmniej trzech kierunkach; *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r.* (Dz. U. z 2005 r., Nr 172, poz. 1444).

⁶⁴ *Transport – wyniki działalności w 2011*, op. cit., s. 76.

podobnie, jak w przypadku wskaźnika elektryfikacji, województwo śląskie⁶⁵, gdzie średnia gęstość wyniosła 17,4 km/100 km², natomiast najgorzej ponownie przedstawiała się sytuacja w województwie podlaskim, gdzie gęstość ta wyniosła zaledwie około 3,8 km⁶⁶ (rys. 7).



Rys. 7. Dostępność kolejowa w Polsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Transport - wyniki działalności w 2011*, op. cit., s. 89.

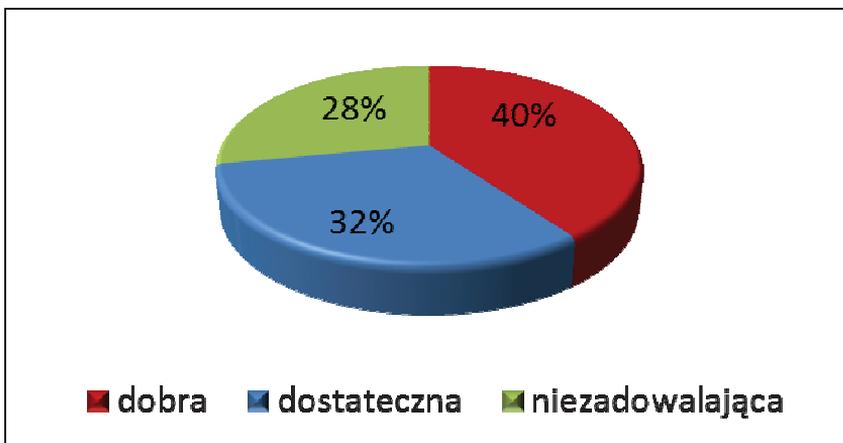
Najgęstsza sieć kolejowa charakteryzuje południową Polskę, tj. województwa: śląskie, opolskie i dolnośląskie. Co ciekawe, gęstość ta maleje w kierunku północnym i wschodnim, a wręcz „białą plamą” na polskiej mapie kolejowej staje się obszar województwa podlaskiego, gdzie notujemy najniższe wskaźniki we wszystkich parametrach, tj. długości linii, ich gęstości oraz elektryfikacji. Wartym podkreślenia jest również fakt, że cały obszar wschodni jest w jakimś stopniu „odizolowany” od reszty kraju, ponieważ jest słabo skomunikowany pod względem długości linii kolejowej, co jeszcze bardziej podkreśla jego peryferyjność, ale także pokazuje, jak nierównomiernie ukształtowana jest sieć kolejowa w naszym kraju. Świadczy to o dużym rozwarstwieniu komunikacyjnym poszczególnych obszarów oraz o nie dofinansowaniu infrastruktury kolejowej niektórych regionów,

⁶⁵ Choć obszar Górnego Śląska ma dość gęstą sieć kolejową, to należy jednak pamiętać, że jest ona dość mocno zdekapitalizowana i wymaga modernizacji.

⁶⁶ *Transport – wyniki działalności w 2011*, op. cit., s. 89.

szczególnie wschodnich, pod względem ich dostępności. Dla porównania średnia gęstość sieci kolejowej w krajach UE w 2010 roku wyniosła 5,4 km linii/100 km². Największą gęstością charakteryzowały się Czechy (12 km/100km²) oraz Belgia (11,5 km/100 km²), natomiast najniższy poziom posiadały Finlandia i Estonia (1,75 km/100km²)⁶⁷.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej w Polsce ogólnie należy uznać za zły i, jak sądzę, wciąż pogarszający się. Przyczyną tego stanu rzeczy jest brak odpowiednich środków publicznych na jej modernizację, remonty oraz utrzymanie. Co ciekawe, ostatni odcinek linii kolejowej zbudowano jeszcze w latach 80 - tych⁶⁸, co biorąc pod uwagę zmiany techniczne i technologiczne zachodzące w światowym kolejnictwie, stawia Polskę wśród państw o najbardziej zaniedbanej i przestarzałej infrastrukturze kolejowej. W rezultacie tego procesu, w stanie dobrym znajduje się tylko 40% ogólnej długości linii⁶⁹, a co ważniejsze, około 28% jest w stanie niezadawalającym, co wymaga natychmiastowej ich wymiany (rys. 8).



Rys. 8. Stan techniczny infrastruktury kolejowej

Źródło: www.plk-sa.pl/linie-kolejowe/siec-linii-kolejowych-w-polsce/infrastruktura-kolejowa.

Szacuje się, że w aktualnie ułożonych torach wbudowanych jest jeszcze około 21,9 mln podkładów drewnianych⁷⁰ o teoretycznej żywotności około 20 lat, a szczegółowe analizy wykazują, że aż 70% tych podkładów ma przekroczony dopuszczalny okres użytkowania i w bliższej perspektywie grozi im wyłączenie z eksploatacji z przyczyn technicznych⁷¹. Taka sytuacja prowadzi do tworzenia się,

⁶⁷ *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w 2011 r.*, Wyd. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2012, s. 71.

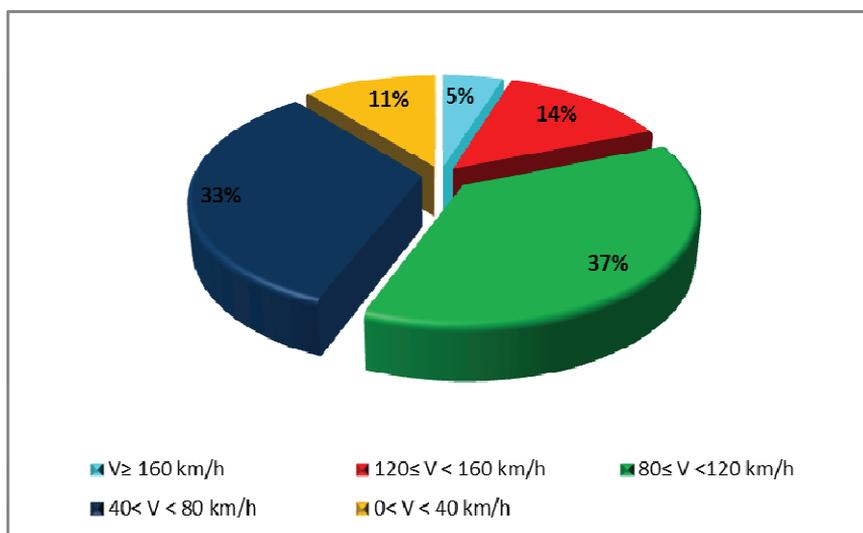
⁶⁸ Zakończenie budowy drugiego toru, modernizacji i elektryfikacji Magistrali Nadodrzańskiej na trasie: Wrocław - Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Kostrzyn - Szczecin - Świnoujście.

⁶⁹ Są to linie, na których niewymagane są prace związane z wymianą nawierzchni czy remontem szyn kolejowych.

⁷⁰ Dotyczy to ponad 10 tys. km torów kolejowych, z czego około 6,5 tys. km torów głównych.

⁷¹ A. Biedrzycka, *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Polsce*, czasopismo Nowoczesne Budownictwo Inżynierjne, marzec - kwiecień 2012, s. 83.

tzw. „wąskich gardeł” na liniach kolejowych, które wiążą się z ograniczeniem prędkości na pewnych odcinkach nawet o 20 ÷ 30 km/h. Co więcej, tylko na nieco ponad 5% długości torów⁷² pociągi mogą poruszać się z prędkością większą lub równą 160 km/h⁷³. Na około 14% długości torów pociągi mogą być prowadzone z prędkością większą lub równą 120 km/h, ale mniejszą niż 160 km/h, a na zdecydowanej większości długości torów, tj. na ponad 60% obowiązują prędkości pomiędzy 40, a 120 km/h⁷⁴ (rys. 9).



Rys. 9. **Struktura maksymalnych prędkości na szlakach kolejowych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, lipiec - sierpień 2010, s. 8.

Aby zobrazować, jak duże zapóźnienia występują w naszej sieci kolejowej warto w tym miejscu posłużyć się przykładem połączenia kolejowego na linii o znaczeniu państwowym, tj. na trasie Wrocław – Poznań⁷⁵. Choć długość całkowita tego odcinka ma tylko 164 km, to średni czas podróży wynosi około 2,5 h⁷⁶, co daje nam średnią prędkość przejazdu na poziomie 66 km/h, co jednoznacznie pokazuje, jak niski jest stan techniczny tej linii. Co ciekawe, prędkości takie uzyskiwano na tej trasie już w latach pięćdziesiątych XX w. Ten przykład połączenia kolejowego

⁷² 1568 km; *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, lipiec - sierpień 2010, s. 8.

⁷³ Jest to prędkość, która w dokumentach UE jest obecnie standardem europejskim. Niestety, z powodu braku systemów bezpiecznej kontroli jazdy, które pozwalają na kursowanie pociągów z taką właśnie prędkością oraz braku odpowiedniego taboru trakcyjnego, nie jest możliwe przemieszczanie się z tą prędkością.

⁷⁴ Ibidem, s. 8.

⁷⁵ Połączenie Wrocławia z Poznaniem jest realizowane wyłącznie po linii kolejowej nr 271 przez Leszno,

w ciągu linii kolejowej E 59 Świnoujście - Chałupki.

⁷⁶ *Rozkład jazdy PKP* dla stacji Wrocław Główny.

pokazuje, niestety, cały obraz stanu infrastruktury technicznej naszej sieci kolejowej. Oprócz dość niskiego stanu technicznego infrastruktury liniowej, warto również wspomnieć o złym stanie technicznym obiektów inżynierskich, czyli infrastruktury punktowej, której na kolei w sumie jest około 25,6 tys., z czego aż 54% przekroczyło wiek 91 lat, 45% wymaga wymiany konstrukcji nośnej, 25% wymaga napraw zapobiegających ich degradacji, a około 55% wymaga zabiegów konserwacyjnych⁷⁷. Nie możemy również zapomnieć o złym stanie technicznym taboru kolejowego, spowodowany wieloletnimi zaniedbaniami przede wszystkim w zakresie dostawy wagonów nowej generacji i modernizacji tych, które są obecnie eksploatowane.

Taki stan sieci kolejowej, jak sądzę, byłby do zaakceptowania dla potrzeb rozwoju naszej gospodarki, ale w latach 70-tych XX wieku, natomiast obecnie jest barierą dla dalszego wzrostu społeczno - gospodarczego. Sama tylko modernizacja układu sieci kolejowej do prędkości 160 km/h nie rozwiąże istotnych problemów transportu kolejowego, ponieważ uzyskane skrócenie czasu przejazdu jest, zdaniem analityków, zbyt małe. Przyjmuje się, że przy sprzyjających okolicznościach po modernizacji linii ze 120 km/h do 160 km/h możliwe jest uzyskanie skrócenia czasu do 10' na każde 100 km długości linii⁷⁸, a przy podniesieniu prędkości do 200 km/h, do około 18'⁷⁹, przy czym poniesione nakłady są niewspółmiernie wysokie do osiągniętych celów. Wynika to z konieczności poniesienia kosztów rozbiórki i utylizacji starych urządzeń linii kolejowej.

Poważnym problemem rozwoju sieci kolejowej naszego kraju jest również region środkowy z jej centralnym punktem, tj. miastem Łódź, które ze względu na prowizoryczny charakter łódzkiego węzła kolejowego, będącego po części „spadkobiercą” epoki rozbiorów, staje się barierą komunikacyjną dla szybkich połączeń w osi południowy - wschód – północny - zachód i północny - wschód – południowy - zachód. Ponadto, utrudnia komunikację kolejową w kierunku północ - południe, tj. od Gdańska przez Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Piotrków Trybunalski, Częstochowę na Górny Śląsk. Węzeł ten był od dawna i nadal jest „wąskim gardłem” w pasażerskich przewozach kolejowych. Niskie parametry dochodzących linii kolejowych oraz skomplikowany układ samego węzła powodują, że na jego pokonanie traci się bardzo dużo czasu, a dodatkowo kształt tego węzła jest zupełnie nieodpowiedni do aktualnych potrzeb przewozowych tak dużego miasta, jakim jest aglomeracja łódzka. Warto także poruszyć kwestię słabego skomunikowania innych regionów naszego kraju, w szczególności obszaru Dolnego Śląska z Mazowszem czy Warmią i Mazurami mimo występowania kilku zmodernizowanych

i alternatywnych tras, łączących te regiony, peryferyjnego charakteru ważnych ośrodków miejskich takich, jak Trójmiasto, Szczecin, Białystok czy Lublin, a także

⁷⁷ *Biała księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa*, Forum Kolejowe – Railway Business Forum., Warszawa - Kraków, grudzień 2009, s. 30.

⁷⁸ Przykładem bardzo niskich efektów modernizacyjnych jest połączenie Łódź - Warszawa. Na odcinku Łódź - Skierniewice (połowa trasy) uzyska się różnicę czasu, w porównaniu z latami 90, około 4 minut.

⁷⁹ *Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce*, Wyd. PKP PLK S.A., Centrum Kolei Dużych Prędkości, Warszawa, kwiecień 2011, s. 4.

małej ilości połączeń pomiędzy ważnymi aglomeracjami miejskimi czy regionami o dużym potencjale turystycznym.

Na koniec warto poruszyć, naszym zdaniem, najważniejszą kwestię, dotyczącą modernizacji i rozwoju kolei, a mianowicie budowę linii kolei dużych prędkości (KDP)⁸⁰, które obecnie na całym świecie⁸¹ stanowią główny instrument, dla którego kolej staje się konkurencyjna w stosunku do innych gałęzi transportu. Termin KDP nie odnosi się tylko do nowoczesnego taboru kolejowego, jak jest to często błędnie interpretowane w różnych mediach, a odnosi się do całości usług transportowych i związanej z nimi infrastruktury. Tak, więc do funkcjonowania kolei dużych prędkości niezbędny jest nie tylko nowoczesny tabor kolejowy, ale również specjalnie przygotowane linie kolejowe, dworce kolejowe, odrębne systemy kierowania ruchem, dystrybucji biletów czy obsługi pasażerów. Niestety, Polska nie posiada tego typu nowoczesnych linii kolejowych⁸², ale na uwagę zasługuje fakt, że ich budowa znalazła się w rządowych, dalekosiężnych planach infrastrukturalnych⁸³, dotyczących rozwoju sieci transportowych. Realizacja tego programu jest kluczowym elementem restrukturyzacji polskich kolei w kierunku ich unowocześnienia i włączenia w europejski obszar kolejowy, którego standardy i jakość umożliwią sprostanie współczesnym oczekiwaniom społeczeństwa, a także gospodarki. Pierwsze kroki w realizacji tego projektu zostały już podjęte w roku 2005 i były wynikiem wzmożonej dyskusji nad modernizacją oraz rozwojem kolei w naszym kraju. W wyniku tego procesu powstał program budowy linii dużych prędkości, który zakłada, że w najbliższej perspektywie⁸⁴ zbudowana zostanie pierwsza nowa linia kolejowa na odcinku Warszawa - Łódź - Wrocław/Poznań. Następnie ma ona zostać włączona do istniejącej już linii CMK, tj. Warszawa - Kraków/Katowice poprzez zbudowanie nowej linii na odcinku Opoczno - Łódź. W ten sposób powstała by nowoczesna, na miarę standardów XXI wieku, sieć kolejowa, która połączyłaby pięć głównych dużych ośrodków regionalnych ze stolicą kraju i mogłaby konkurować z siecią dróg szybkiego ruchu, ponieważ nawet dobrze rozbudowana sieć autostrad nigdy nie zapewni średniej prędkości podróży pomiędzy centrami miast w przedziale od 150 do 250 km/h, a to właśnie mogą zapewnić KDP. Taki model rozwoju transportu kolejowego jest jedynym wyjściem z obecnego regresu w przewozach kolejowych zarówno pasażerskich, jak i towarowych.

⁸⁰ Reguluje to *Uchwała Rady Ministrów Nr 276/2008 z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej - „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”*.

⁸¹ Linie tego typu mają obecnie na świecie, m.in. Francja, Niemcy, Hiszpania, Włochy, Belgia, Wlk. Brytania, Holandia, Japonia, Korea Poł., Chiny, Tajwan, USA czy Turcja. W Europie stan ich długości w roku 2009 wynosił ponad 5,5 tys. km.

⁸² Do budowy tych linii przystępują obecnie, oprócz Polski, takie kraje jak: Austria, Słowacja, Czechy, Węgry czy Rumunia. Szerzej to zestawienie zostało poruszone w wystąpieniu Siima Kallasa (zob. *Investing in transport infrastrukturę*, speech in European Investment Bank (EIB) Regional Forum, Warsaw, 26 November 2010).

⁸³ Pierwsze koncepcje budowy tego typu linii powstawały jeszcze w latach 90 - tych ubiegłego wieku.

⁸⁴ Przyjmuje się, że jest to perspektywa do roku 2030.

Podsumowanie

Podsumowując, należy jednoznacznie stwierdzić, że przez ostatnie lata obserwujemy wyraźny spadek znaczenia kolei w polskim systemie transportowym. Nie można, nie zauważyć, że kraj, który ze względów geopolitycznych posiada jedną z najgęstszych sieci kolejowych w Europie, przeszedł w ostatnim dwudziestoleciu transformację systemową, która w naturalny sposób spowodowała, szczególnie w latach dziewięćdziesiątych, dynamiczny spadek udziału kolei w realizacji usług transportowych względem szybko rozwijającego się transportu drogowego. Spowodowało to największy w Europie stopień likwidacji i degradacji liniowej infrastruktury kolejowej. Aby temu procesowi zapobiec muszą być podjęte radykalne kroki, które przyczynią się do rozwoju transportu kolejowego, jako jednego z ważniejszych determinantów wzrostu społeczno – gospodarczego. Tymi krokami powinna być realizacja następujących priorytetów infrastrukturalnych, które w dużej mierze przyczynią się do rozwoju tej sieci, a mianowicie:

- *po pierwsze*, zasadnicza restrukturyzacja sieci poprzez budowę nowych linii, szczególnie spełniających wymagania techniczne kolei dużych prędkości, które powinny połączyć duże aglomeracje miejskie oraz ośrodki o dużym potencjale przemysłowym; ten rodzaj połączeń kolejowych jest segmentem komunikacyjnym zdolnym do konkurencji na rynku usług transportowych z innymi rodzajami transportu⁸⁵; ponadto, jeżeli uwzględnimy wzrastający trend rozwoju kolei dużych prędkości w większości krajów europejskich, to wyraźnym staje się zagrożenie, że jeżeli nie podejmiemy szybkich prac związanych z ich budową to znaczenie Polski w Europie ulegnie marginalizacji, jako państwa o archaicznym transporcie kolejowym, pochodzącym w swoim kształcie jeszcze z przełomu XIX i XX w.⁸⁶;
- *po drugie*, modernizacja linii drugorzędnych, jako uzupełnienie głównej sieci kolejowej, czyli kolei dużych prędkości;
- *po trzecie*, zamknięcie nierentownych linii kolejowych;
- *po czwarte*, modernizacja lub wymiana na nowy tabor kolejowego, spełniającego kryteria nowoczesności i funkcjonalności w przewozach zarówno pasażerskich, jak i towarowych;
- *po piąte*, budowa dodatkowych trzecich torów tylko dla transportu towarowego na strategicznych odcinkach, ponieważ nadmierne obciążenie linii pociągami pasażerskimi o prędkości maksymalnej 160 km/h znacznie utrudnia płynną jazdę pociągów towarowych, które muszą zatrzymać się na stacjach pośrednich celem przepuszczenia pociągów pasażerskich⁸⁷.

⁸⁵ Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, op. cit., s. 6.

⁸⁶ Ibidem, s. 7.

⁸⁷ Koszty zużytej energii z powodu zatrzymań na stacjach stanowią istotny składnik kosztów ponoszonych przez przewoźników towarowych.

Potrzeba budowy linii dużych prędkości wynika nie tylko z konieczności poprawy sytuacji rynkowej i ekonomicznej przewoźników, ale także jest elementem poprawy spójności kraju i konkurencyjności regionów na rynku europejskim, ponieważ kraj nasz jest zbyt dużym obszarem terytorialnym, aby połączenia regionalne i ponadregionalne były realizowane tylko w oparciu o budowę autostrad i dróg ekspresowych oraz modernizację linii kolejowych⁸⁸. A zatem, zrównoważony rozwój transportu w Polsce wymaga wyrównania konkurencyjności między poszczególnymi gałęziami transportu, a więc rewitalizacji⁸⁹ kolei. Oznacza to potrzebę udrożnienia podstawowych ciągów kolejowych, zapewnienie połączeń pomiędzy najważniejszymi obszarami gospodarczymi kraju oraz poprawę dostępności transportu kolejowego w wymiarze regionalnym i ponadregionalnym.

BIBLIOGRAFIA

1. *Album 10 lat PKP Cargo, Z tradycją w nowoczesność*, Wyd. PKP Cargo Logistics, Warszawa 2011.
2. Barcik J., Czech P., *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – cz. 1*, Zeszyty naukowe PŚ, seria: Transport, z. 67, Gliwice 2010.
3. *Biała księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa*, Forum Kolejowe – Railway Business Forum., Warszawa - Kraków, grudzień 2009.
4. Biedrzycka A., *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Polsce*, czasopismo: Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, marzec - kwiecień 2012.
5. *Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.*
6. Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, wydanie pierwsze, Wyd. Carta Blanca, Kraków 2012.
7. *Dzieje kolei w Polsce*, praca zbiorowa pod red. D. Kellera, Wyd. Eurosprinter, Rybnik 2012.
8. Encyklopedia PWN, www.pwn.pl.

⁸⁸ Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, op. cit., s. 3.

⁸⁹ Określenie *rewitalizacja* jest używane powszechnie w odniesieniu do różnych dziedzin nauki, wiedzy

i gospodarki. W praktyce technicznej słowem tym określa się przywrócenie funkcji pierwotnie spełnianych przez urządzenie, które aktualnie tych funkcji nie spełnia. W kolejnictwie przez rewitalizację rozumie się najczęściej przywrócenie ruchu kolejowego na liniach czy odcinkach linii, na których ten ruch został zawieszony. Coraz częściej jednak pojęcie rewitalizacji jest odnoszone także do modernizacji czynnej linii kolejowej związanej z wprowadzeniem nowych, lepszych parametrów eksploatacyjnych i z dostosowaniem jej do nowych funkcji. Rewitalizacją może być także przeprowadzanie napraw na linii przy niezmiennych jej funkcjach i warunkach eksploatacji. Szeroko rozumiany proces rewitalizacji obejmować powinien również otoczenie linii kolejowej i jej powiązanie z innymi środkami transportu celem zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego (Zob. A. Massel, M. Wołek, *Podręcznik rewitalizacji linii kolejowych*, Wyd. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego, Gdańsk 2007, s. 9).

9. *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w 2011 r.*, Wyd. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2012.
10. *Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce*, Wyd. PKP PLK S.A., Centrum Kolei Dużych Prędkości, Warszawa, kwiecień 2011.
11. Koziarski S., *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wyd. UO, Studia i Monografie Nr 440, Opole 2010.
12. Lijewski T., Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Wyd. KOW, Warszawa 1995.
13. *Mapa sieci kolejowej R.P. z alfabetycznym skorowidzem nazw stacji i przystanków osobowych*, wydanie I (stan z I.IV.1946 R.), opracowanie i wydanie Wydziału Pomiarowego Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1946.
14. *Mapa schematycznej sieci PKP do sieciowego rozkładu jazdy pociągów 1981/82* wydana nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
15. Massel A., Wołek M., *Podręcznik rewitalizacji linii kolejowych*, Wyd. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego, Gdańsk 2007.
16. Muszyński T., *Zagadnienia komunikacyjne w Polsce*, Inżynier Kolejowy 1936, nr 12.
17. Paprocki W., *Determinanty rozwoju transportu kolejowego w Polsce*, czasopismo: „Rynek kolejowy”, nr 10/2003.
18. *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, lipiec - sierpień 2010.
19. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym* (Dz. U. z 2007, Nr 61, poz. 412).
20. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r.* (Dz. U. z 2005 r., Nr 172, poz. 1444).
21. Strony internetowe: www.mapy.1435mm.net.pl, www.pkp.pl/node/175, www.archeo.kolej.pl, www.potorach.pl/historia-kolei, www.pkp.pl/node/182, www.pkp.pl/node/184, www.plk-sa.pl.
22. *Transport – wyniki działalności w 2006, 2009 i 2011*, GUS, Warszawa.
23. *Uchwała Rady Ministrów Nr 276/2008 z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej - „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”*.
24. *Ustawa z dnia 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny* (Dz. U. RP z 1920, Nr 27, poz. 160 z późniejszymi zmianami).
25. *Ustawa z dnia 2 lipca 1947 r. o Planie Odbudowy Gospodarczej* (Dz. U. z 1947, Nr 53, poz. 285).
26. Wasiutyński A., *Drogi żelazne*, wydanie drugie poprawione, Wyd. Naukowe KWTBPSPW, Warszawa 1925.
27. Wiśniewski M., *Planowanie, organizacja i funkcjonowanie Wojskowych Transportów Kolejowych w Polsce w przededniu II wojny światowej*, w: *Materiały do historii wojskowości*, cz. 1, Pułtusk 2004.

SUMMARY

The Analysis of Current Status of the Railway Transport System in Poland

Over the last years we can see a clear decline in the importance of the Polish railway transport system. It can not be noticed that a country with such a geopolitical position has one of the densest railway networks in Europe, passed in the last two decades of systemic transformation, which naturally caused, especially in the nineties, the dynamic decrease in rail transport in terms of service delivery quickly developing road transport. This resulted in Europe's biggest stage elimination and degradation of linear infrastructure. To prevent this process must be taken radical steps that will contribute to the development of rail transport as one of the most important determinants of socio-economic development.

Key words: railway network, Poland, transportation, geopolitics.

