



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2021, 24(2), 83-93

DOI 10.4467/2543859XPKG.21.012.14955

Otrzymano (Received): 01.05.2021

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 06.06.2021

Zaakceptowano (Accepted): 15.06.2021

Opublikowano (Published): 30.06.2021

Problematyka przejmowania infrastruktury kolejowej przez samorząd terytorialny – przykład województwa dolnośląskiego

Problems of taking over of the railway infrastructure by local governments – an example of dolnośląskie voivodeship

Mateusz Smolarski

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Opole, Ozimska 46a, 45-058 Opole

e-mail: mateusz.smolarski@uni.opole.pl



<https://orcid.org/0000-0003-0363-5039>

Cytacja:

Smolarski M., 2021, Problematyka przejmowania infrastruktury kolejowej przez samorząd terytorialny – przykład województwa dolnośląskiego, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(2), 83-93.

Streszczenie: Regionalny kolejowy transport pasażerski w ostatnich latach dotknięty był zmianami w kontekście organizacji przewozów. Dotyczy to kwestii zarządzania oraz zasięgu obsługiwanej sieci kolejowej. Zauważalne są tendencje do reaktywacji połączeń oraz tworzenia nowych powiązań komunikacyjnych. Jest to związane zarówno z obsługą aglomeracji miejskich, jak i transportu regionalnego. Proces kreowania nowego układu komunikacji kolejowej oparty może być na reaktywacji nieczynnych tras albo budowie nowych połączeń. Procedura przejmowania niewykorzystywanych linii przez samorząd województwa jest elementem odtwarzania pierwotnego systemu kolejowego. Z jednej strony pozwala to na zachowanie infrastruktury, a z drugiej może być rozwiązaniem służącym poprawie dostępności transportowej. Przyczynić się może do zmniejszenia zjawiska wykluczenia transportowego. Dodatkowym działaniem może być wykorzystanie transportu autobusowego jako pełniącego funkcję dowozową do linii kolejowych. Przeprowadzone badanie wykazało, że na terenie województwa dolnośląskiego przejęto 16 linii, a kolejnych pięć jest planowane do włączenia do systemu kolejowego. Większość tras ma charakter krótkich odcinków łącznikowych. Badanie wykazało brak umiejscowienia większości z nich w głównych dokumentach planistycznych (m.in. plan transportowy województwa). W ujęciu przestrzennym największa koncentracja przejętych tras występuje w południowej części województwa oraz w obrębie aglomeracji wrocławskiej. Całość działania samorządu powinna mieć charakter kompleksowy, a efektem powinien być wojewódzki system regionalnego transportu publicznego.

Słowa kluczowe: regionalny transport publiczny, transport kolejowy, samorząd wojewódzki, przejmowanie linii kolejowych, Dolnośląskie

Abstract: Regional passenger rail transport has been affected by changes in the organisation of transport in recent years. This concerns both management issues and the extent of the railway network served. There are noticeable tendencies to reactivate rail connections and to create new transport links. This is related both to service of urban agglomerations and regional transport. The process of creating new railway communication system can be based on: reactivation of inactive tracks or building new connections. The procedure of taking over unused lines by voivodeship self-government is an element of restoring the original railway system. On the one hand it allows to preserve the infrastructure, and on the other hand it may be a solution for improving transport accessibility. It may contribute to reducing the phenomenon of transport exclusion. An additional measure may be the use of bus transport as a feeder to the railway line. The survey carried out has shown that in Dolnośląskie voivodeship 16 sections of railway lines have been taken over and another 5 are planned to be connected to the rail system. Most of the routes are short connecting sections. The study showed that most of the routes are not located in the main planning documents (including the voivodeship transport plan). From the spatial point of view the highest concentration of routes takes place in the southern part of the voivodeship and within the Wrocław agglomeration. The entirety of the local government's activities should be of a comprehensive nature, and the voivodeship's regional public transportation system should be the result.

Keywords: regional public transport, rail transport, provincial government, taking over of railway lines, Lower Silesia

Wstęp

Rola kolei w systemie transportu publicznego nie zawsze odpowiada potencjałowi, jaki wynika z istniejącej infrastruktury. Tworzenie nowych powiązań z wykorzystaniem transportu kolejowego jest jednym z kluczowych działań, które mogą być podejmowane w kontekście rosnącej liczby pasażerów. Jednym z podstawowych czynników kreujących popularność tej gałęzi transportu jest jej przestrzenny zasięg – dostępność (gęstość sieci) oraz oferta przewozowa (Majewski, 2006). Identyfikacja tych dwóch czynników jakościowych jako głównych składowych wpływających na popyt pasażerski stanowi podstawę rozwoju systemu transportu kolejowego (a szerzej całościowego układu transportu publicznego).

Funkcjonowanie transportu kolejowego w Polsce w okresie historycznym wykazywało silne zróżnicowanie w kontekście intensywności wykorzystywania infrastruktury oraz jej rozbudowy (Taylor, 2007). Istotnymi czynnikami wpływającymi na kształt obecnej sieci kolejowej były konsekwencje różnych polityk transportowych prowadzonych w okresie zaborów (Koziarski, 1993). Przełożyło to się na zróżnicowaną gęstość sieci kolejowej w zależności od regionu (np. silnie rozwinięty układ w byłych Prusach, m.in. w województwach: dolnośląskim, wielkopolskim oraz zachodniopomorskim).

Przykłady państw sąsiadujących z Polską (Czechy, Słowacja) wskazują, że kolej może być traktowana jako podstawa szkieletu układu transportowego w regionie, a jednocześnie być atrakcyjną dla pasażerów. Okres transformacji systemowej w Europie Środkowo-Wschodniej wiązał się z trudnościami w przekształcaniach organizacyjnych systemów kolejowych. Działania podjęte przez organizatorów miały na celu utrzymanie i wzmocnienie zaangażowania kolei w sektorze transportu publicznego (Taczanowski, 2015; Król, Taczanowski, 2016).

W Polsce po okresie transformacji w 1989 r. przedsiębiorstwa kolejowe zmuszone zostały do prowadzenia działalności na warunkach wolnorynkowych, przy jednoczesnym wzroście znaczenia komunikacji samochodowej indywidualnej oraz rosnącej roli towarowych przewozów samochodowych (Taylor, 2007). Liczba pasażerów w kolejnych latach była coraz mniejsza i jednocześnie dochodziło do likwidacji przewozów na wielu liniach kolejowych. Między 1989 a 2000 r. liczba podróży spadła z ok. 950 mln rocznie do 360 mln (Król, Taczanowski, 2016). W kolejnych latach również był zauważalny spadek wykorzystania kolei (UTK, 2021).

Rosnąca mobilność społeczeństwa, wzrost znaczenia przewozów aglomeracyjnych, negatywne skutki ewentualnego wykluczenia transportowego oraz

zmiany na rynku przewoźników pasażerskich w Polsce są jednymi z ważniejszych czynników uzasadniających potrzebę rozbudowy sieci kolejowej i dostosowanie jej do aktualnych potrzeb. Może to być realizowane poprzez budowę i modernizację (Koziarski, 2017) albo przez przejmowanie przez samorządy wojewódzkie nieczynnych linii kolejowych. Efektem powinno być stworzenie kompleksowego regionalnego systemu transportu.

Regionalne systemy transportowe stanowią przedmiot wielu opracowań i dotyczą m.in.: Czech (Pucher, 1999; Šťastná i in., 2015; Šťastná, Vaishar, 2017), Szwajcarii (Petersen, 2016), Niemiec oraz USA (Buehler, Pucher, 2012) i Chin (Chen, Haynes, 2017).

Głównym celem opracowania była ocena procesów przejmowania sieci kolejowej przez samorząd wojewódzki w kontekście przestrzennym oraz organizacyjnym. Dodatkową intencją autora było podkreślenie ważnej roli samorządu wojewódzkiego w procesie projektowania oraz tworzenia systemu transportowego i uzupełnienie stanu wiedzy w literaturze przedmiotu dotyczącej roli omawianego zjawiska.

1. Wybrane uwarunkowania funkcjonowania kolejowych systemów transportowych w Polsce

Funkcjonowanie transportu kolejowego oraz rozwój sieci kolejowej na przestrzeni lat wykazuje wysoki stopień złożoności. Przyjmuje się, że fazy powstawania oraz regresu układu transportu kolejowego w wielu przypadkach przebiegają równolegle (Taylor, 1984; 2007). W początkowej fazie kształtowania się sieci kolejowej powstawały główne powiązania komunikacyjne między największymi miastami. Do tego typu linii należały m.in. Kolej Górnośląska (Wrocław–Opole–Racibórz), Kolej Prawego Brzegu Odry (Wrocław–Kluczbork) oraz Kolej Marchijska (łącząca Wrocław z Berlinem). W Polsce największa intensywność rozbudowy sieci kolejowej miała miejsce po 1870 r. (Lijewski, 2006; Taylor, 2007). Po powstaniu zasadniczego kształtu kolejowego układu transportowego kolejne etapy obejmowały powstawanie linii drugorzędnych oraz dojazdowych (np. Ząbkowicka Kolej Powiatowa, Kolej Karkonoska, Kolej Sowiogórska¹). Lata międzywojenne charakteryzowały się działaniami dążącymi do likwidacji różnic powstałych w wyniku zarządzania kolejami przez różne państwa zaborcze oraz poprawy powiązań komunikacyjnych, m.in. poprzez budowę Magistrali Węglowej (Jerczyński, Koziarski, 1992). Okres 1939-1945

¹ Są to przykłady tzw. kolejek trzeciorzędnych. Ich powstanie najczęściej było efektem zaangażowania oraz inicjatywy lokalnych samorządów i społeczności (Dominas, Przerwa, 2017).

charakteryzował się wzrostem znaczenia transportu kolejowego dla celów militarnych. Po 1945 r. główny nacisk położony został na odbudowę zniszczonej sieci kolejowej (Taylor, 2008) oraz budowę nowych powiązań transportowych (m.in. nowe trasy kolejowe oraz rozbudowa stacji towarowych w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym). Jednym z czynników determinujących zmianę połączeń komunikacyjnych była utrata znaczenia linii przeciętych granicami państwowymi (zmienionymi po II wojnie światowej).

Procesami, które mają istotne znaczenie w kontekście roli samorządu województwa jako organizatora transportu kolejowego są regionalizacja oraz usamodzielnienie przewozów kolejowych. Były to jedne z elementów ogólnokrajowego przekształcania się spółek PKP, czego innym przejawem stało się m.in. oddzielenie zarządcy infrastruktury od podmiotu wykonującego przewozy (Taylor, Ciechański, 2005; 2017). Proces regionalizacji związany jest z przekazaniem na rzecz samorządów wojewódzkich obowiązku dotowania oraz organizacji przewozów kolejowych na swoim obszarze (Górny, 2016; Taylor, Ciechański 2017; Bocheński, Wójtiewicz, 2019). Od 2004 r. władze wojewódzkie zyskały realny wpływ na ofertę przewozową oraz jakość świadczonych usług przewozowych² (Kwarciański, 2019).

Proces usamodzielnienia (przekazanie samorządom praw własności do państwowych spółek kolejowych) rozpoczął się w 2008 r. wraz z podziałem udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne (od 2009 r. jako Przewozy Regionalne, od 2016 r. jako PolRegio) na poszczególne województwa. Kryteriami rozdziału były m.in.: wielkość województwa oraz liczba ludności (Kwarciański, 2019; Górny, 2013; Taylor, Ciechański, 2010; 2011; 2017). Wzrost roli samorządów w tworzeniu kolejowych systemów transportowych przyniósł pozytywne zmiany, m.in.: procesy modernizacji taboru kolejowego oraz zakup nowego sprzętu, prowadzenie własnej polityki transportowej, poprawę oferty przewozowej oraz wizerunku transportu kolejowego.

Ważną rolę w regionalnych przewozach pasażerskich odgrywają wojewódzkie spółki przewozowe (Taylor, Ciechański, 2011; Górny, 2013). Pierwszym tego typu przedsiębiorstwem były Koleje Mazowieckie (powstałe w 2004 r., a od 2008 r. stanowiące pełną własność władz wojewódzkich) oraz Warszawska Kolej Dojazdowa (oprócz samorządu województwa właścicielami są gminy, m.in. Grodzisk Mazowiecki).

W kolejnych latach powstały spółki wojewódzkie, m.in.: Koleje Dolnośląskie (2008 r.), Koleje Śląskie (2010 r.), Koleje Wielkopolskie (2010 r.), Łódzka Kolej Aglomeracyjna (2010 r.), Koleje Małopolskie (2015 r.). Doprowadziło to do sytuacji kiedy samorząd wojewódzki jest jednocześnie właścicielem przedsiębiorstwa oraz organizatorem przewozów kolejowych. Z jednej strony decyduje to o realnym wpływie władz samorządowych na kształt polityki transportowej, a jednocześnie może budzić wątpliwości w zakresie ewentualnego powstania monopolu spółek samorządowych (Taylor, Ciechański, 2011). Procesy regionalizacji oraz usamodzielnienia transportu kolejowego w Polsce można uznać za potencjalny czynnik wzrostu konkurencyjności transportu regionalnego (Dyr, 2008) oraz najważniejsze przekształcenie funkcjonowania kolei w skali Europy (Dyr, 2005).

Przeniesienie odpowiedzialności za transport kolejowy na rzecz samorządów wojewódzkich stało się jednym z czynników determinujących możliwość przejmowania linii kolejowych (Bocheński, Wójtiewicz, 2019). Podstawowym aktem prawnym warunkującym ten proces jest Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Głównym założeniem jest objęcie możliwością przekazania na rzecz jednostki samorządu terytorialnego jedynie infrastruktury nie mającej znaczenia państwowego (art. 18a). Reprezentantem władz kolejowych w tym procesie jest PKP PLK oraz PKP S.A.³. Każdorazowe przekazanie infrastruktury kolejowej wymaga zgody ministra właściwego ds. transportu. Wypracowane porozumienie między władzami kolejowymi oraz jednostkami samorządu terytorialnego może dotyczyć przekazania linii kolejowej w celu jej dalszej eksploatacji albo innego zagospodarowania (Bocheński, Wójtiewicz, 2019). Porozumienie powinno zawierać informacje na temat: długości przekazywanego odcinka linii kolejowej oraz jego granic, wykaz mienia oraz deklarację samorządu do prowadzenia przewozów kolejowych. Dodatkowo jednym z wymaganych aspektów jest utrzymanie połączenia z pozostałą siecią kolejową w regionie.

W poprzednich latach przekazywanie linii kolejowych samorządom miało miejsce głównie na terenie Dolnego Śląska, w aglomeracji warszawskiej (linia WKD), ale także w północnych regionach kraju (Bocheński, Wójtiewicz, 2019): linie Mścice–Mielno Koszalińskie, Lipusz–Bytów, Gdańsk Wrzeszcz–Gdańsk Osowa i Gdańsk Rębiechowo–Rębiechowo oraz Ka-

² Pierwszym przejawem wprowadzenia kolei o charakterze regionalnym była Lubuska Kolej Regionalna, która funkcjonowała w województwie zielonogórskim w latach 1993-1994. Zbyt niska rentowność przewozów oraz monopolistyczne działania władz PKP wpłynęły na zawieszenie przewozów i likwidację spółki.

³ sPKP PLK jako zarządca infrastruktury kolejowej jest podmiotem najczęściej odpowiadającym za czynne trasy kolejowe, z kolei PKP S.A. zarządza m.in. zasobem budynków oraz działek na nieczynnych liniach.

rolewo–Węgorzewo. W przypadku połączenia do Mielna istnieje jedynie ruch sezonowy (wakacyjny) z Koszalinem. W obrębie Trójmiasta przewozy opierają się na Pomorskiej Kolei Metropolitalnej⁴ (od 2015 r.). Pozostałe wymienione trasy są wykorzystywane do przejazdów okazjonalnych oraz turystycznych⁵. To znaczy, że ich rola w regionalnym (wojewódzkim) systemie transportu publicznego jest marginalna i praktycznie nie stanowią one elementu sieci komunikacyjnej. Samo przejście przez samorząd infrastruktury kolejowej nie powinno być rozumiane jako poprawa jakości transportu. Dopiero wprowadzenie regularnych przewozów daje podstawę do poprawy jego jakości.

Procesy przejmowania linii kolejowych przez samorządy lokalne miały również miejsce w przypadku sieci kolejek wąskotorowych (Taylor, Ciechański, 2011). Brak odpowiednich środków finansowych na ich funkcjonowanie stanowił jedną z przyczyn likwidacji przewozów. W efekcie znaczna część majątku kolei wąskotorowych została przekazana samorządom, które zdecydowały się na wykorzystywanie infrastruktury w jeden z trzech sposobów: [1] całkowita likwidacja przewozów, [2] prowadzenie ruchu o charakterze turystycznym, [3] użyczenie na rzecz zewnętrznego podmiotu (np. Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu).

2. Obszar badań, zakres czasowy, źródła danych

Za obszar badań przyjęte zostało województwo dolnośląskie (ryc. 1). Jest to obszar o bardzo dużej gęstości sieci kolejowej. Średnia gęstość w Polsce wynosi 6,2 km/100 km². Dla badanego obszaru jest to 8,8 km/100 km². Jednocześnie na Dolnym Śląsku stwierdzono wysoki wskaźnik wykorzystania kolei, na poziomie 9,4⁶ (średnia dla kraju wynosiła w 2018 r. 8,1). Biorąc pod uwagę względy historyczne (region wchodził w skład Prus) zidentyfikować można bardzo silnie rozwinięty układ sieci kolejowej (Dominas, Przerwa, 2017) oparty na liniach regionalnych (np. Kłodzko–

Wałbrzych, Węgliniec–Lubań Śląski) oraz głównych magistralach o charakterze międzynarodowym (np. Wrocław–Węgliniec). Cechą charakterystyczną Dolnego Śląska jest istnienie linii o charakterze obsługi ruchu *stricte* lokalnego (np. Henryków–Ciepłowody, Ząbkowice Śląskie–Ciepłowody). Większość z nich jest nieczynna i niewykorzystywana w ruchu pasażerskim.

Procesem nierozzerwalnie związanym z działaniem transportu kolejowego jest regres sieci kolejowej. Pierwszy przykład likwidacji linii kolejowej na obszarze Dolnego Śląska to Kolej Sowiogórska. W 1931 r. zawieszono ruch osobowy między Srebrną Górą a Woliborzem (Koziarski, 1993; Dominas, Przerwa, 2017; Taylor, 2007). W ujęciu definicyjnym regres transportu kolejowego może być rozumiany jako (Lijewski, Sujko, 2001): [1] regres sieci, [2] regres punktów obsługi, [3] regres ruchu. Do najbardziej radykalnych należy fizyczna likwidacja linii kolejowej (regres sieci), niemniej dla podróżnego bardzo dużym utrudnieniem staje się ograniczanie oferty przewozowej (regres ruchu). Zawieszenie ruchu osobowego dotyczyło najczęściej odcinków lokalnych o złym stanie technicznym przebiegających przez obszary o rozproszonej zabudowie mieszkaniowej (Domański, 1963). Na Dolnym Śląsku do tego typu linii zaliczyć można: Legnica–Lwówek Śląski, Jelenia Góra–Kamienna Góra, Gryfów Śląski–Świeradów Zdrój (Smolarski, Raczyk, 2017). Czynniki, które dodatkowo wpływały na spadek znaczenia przewozów lokalnych były: niegospodarność Polskich Kolei Państwowych, niedostosowany do potrzeb społeczeństwa rozkład jazdy oraz wzrost znaczenia komunikacji prywatnej – samochodowej (Jerczyński, Koziarski, 1992; Lijewski, Koziarski, 1995; Taylor, Ciechański, 2008).

Na obszarze województwa dolnośląskiego przewozy osobowe równolegle realizują dwie spółki: Przewozy Regionalne oraz Koleje Dolnośląskie (spółka rozpoczęła przewozy w 2008 r.). Cechą charakterystyczną jest stopniowe przejmowanie ruchu osobowego przez Koleje Dolnośląskie⁷ (Kowalczyk, 2019). W przyszłości prawdopodobnie całość (albo zdecydowana większość) pracy przewozowej będzie realizowana za pomocą Kolei Dolnośląskich.

Obszar analizy w przeszłości stanowił region o bardzo silnie rozwiniętej sieci kolejowej, która po okresie transformacji ustrojowej uległa silnemu procesowi

⁴ PKM jest zarządcą infrastruktury, przewozy na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego wykonuje Szybka Kolej Miejska oraz PolRegio (Połom, Tarkowski, 2018).

⁵ Przykład regionu z gęstą siecią kolejową na obszarach atrakcyjnych turystycznie to południowa część województwa dolnośląskiego. Trasy kolejowe o wysokich walorach krajobrazowych to m.in.: Kłodzko–Stronie Śl. oraz Kłodzko–Wałbrzych. Przejście tras na obszarach o wysokiej atrakcyjności turystycznej może wpływać na popularność danego regionu (Gubański, 2008).

⁶ Wskaźnik wykorzystania kolei został opracowany przez Urząd Transportu Kolejowego i jest rozumiany jako iloraz liczby podróży pociągami oraz liczby mieszkańców danego regionu.

⁷ Praktycznie rzecz biorąc cała zachodnia województwa jest obsługiwana przez Koleje Dolnośląskie. Przewozy Regionalne realizują pojedyncze kursy na liniach: Wrocław–Szkłarska Poręba, Wrocław–Międzyzlesie oraz Węgliniec–Zgorzelec. Dominacja Przewozów Regionalnych istnieje na trasie z Wrocławia do Opola (brak kursów KD) i Zielonej Góry. Pozostałe trasy (np. do Oleśnicy oraz Żmigrodu) są obsługiwane w stosunkowo równomiernym podziale pracy przewozowej na obie spółki.



Ryc. 1. Sieć kolejowa województwa dolnośląskiego z czynnym ruchem pasażerskim (2021 r.).

Źródło: opracowanie własne.

redukcji w aspekcie przestrzennym (Taylor, 2007). Ponadto działania samorządu wojewódzkiego są w silnym stopniu ukierunkowane na tworzenie regionalnego systemu komunikacji publicznej opartego głównie na transporcie kolejowym. Oznacza to, że z jednej strony istnieje chęć reaktywacji szeregu linii kolejowych, a z drugiej strony w województwie istnieje duży odsetek infrastruktury możliwej do reaktywacji.

Na Dolnym Śląsku w ostatnich latach prowadzone są działania mające na celu rewitalizację nieczynnej infrastruktury oraz przywrócenie jej do obsługi ruchu pasażerskiego (*Plan zrównoważonego rozwoju transportu dla województwa dolnośląskiego*, 2014; Smolarski, 2018). Do linii kolejowych, na których w ostatnich latach przywrócone zostały połączenia należą m.in.: Dzierżonów–Bielawa (2019 r.), Legnica–Lubin–Rudna Gwizdanów (2019 r.), Kamieniec Ząbkowicki–Nysa (2019 r. – ruch sezonowy), Głogów–Leszno (2019 r.). Prace modernizacyjne (w kierunku odtworzenia przewozów osobowych) trwają aktualnie (06.2021 r.) na trasach z Wrocławia do Jedliny Zdrój przez Sobótkę oraz z Wrocławia do Jelcza Laskowic (przez Wrocław Wojnow). Odcinki, na których zgodnie z Planem

zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego (2014) planowane jest przywrócenie połączeń przebiegających m.in.: z Legnicy do Złotoryi, z Kłodzka do Stronia Śląskiego, z Jeleniej Góry do Karpacza i Lwówka Śląskiego. Rozwinięta sieć kolejowa województwa dolnośląskiego (rozumiana jako całość linii kolejowych – czynnych oraz nieczynnych) jest istotnym czynnikiem, wpływającym na potencjalne przejmowanie infrastruktury liniowej przez samorząd województwa oraz tworzenie systemu transportowego w oparciu o nowe powiązania.

Dodatkowymi przesłankami do wyboru województwa dolnośląskiego jako obszaru badań są również: tranzytowe położenie na międzynarodowych szlakach komunikacyjnych (m.in. od Zgorzelca w kierunku Katowic – E30), wysoki udział zdemontowanych torów po 1945 r., jako efekt działania Armii Radzieckiej⁸, oraz duża liczba linii kolejowych przebiegających przez tereny o dużej atrakcyjności turystycznej.

⁸ Problematyka kradzieży i demontażu infrastruktury kolejowej w latach powojennych stanowiła przedmiot badań Zbigniewa Taylora (2008).

Horyzont czasowy badania został wyznaczony na maj 2021 r. Na podstawie kwerendy dokumentów planistycznych⁹ i korespondencji z właściwymi jednostkami samorządu wojewódzkiego (w zakresie wykazu przejętych linii) dokonano analizy procesu przejmowania tras kolejowych przez samorząd województwa dolnośląskiego ze szczególnym uwzględnieniem aspektu przestrzennego oraz funkcjonalnego¹⁰. Główną intencją autora było odniesienie się do aspektu przejmowania infrastruktury przez samorząd oraz do przewidywanej w głównych dokumentach planistycznych roli transportu kolejowego.

Na obszarze województwa dolnośląskiego głównym zarządcą infrastruktury kolejowej jest PKP PLK¹¹. Podmiotem, który dodatkowo pełni funkcję zarządcą w regionie jest Dolnośląska Służba Dróg i Kolei (DSDiK). W ujęciu definicyjnym zarządca infrastruktury to „*podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora*” (Ustawa o transporcie kolejowym, 2003). Do jego głównych zadań należą: nadawanie drodze kolejowej statusu linii kolejowej (m.in. poprzez określenie elementów infrastruktury kolejowej, stacji początkowej oraz końcowej i numeru linii), prowadzenie ruchu kolejowego oraz nadzór nad urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.

Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym (2003) zarządca infrastruktury ma obowiązek udostępnić infrastrukturę przewoźnikom kolejowym zgodnie z zasadą równego dostępu, dotyczy to szczególnie przewoźników pasażerskich¹². Dodatkowo obowiązek udostępnienia infrastruktury kolejowej nie istnieje w trzech przypadkach (Ustawa o transporcie kolejowym, 2003): [1] kiedy linia kolejowa jest przeznaczona

wyłącznie do przewozów o charakterze lokalnym oraz wojewódzkim, [2] infrastruktura kolejowa stanowi element obiektu infrastruktury usługowej, [3] sieć kolejowa została uznana przez Komisję Europejską za lokalną infrastrukturę kolejową, nie mającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania krajowego rynku kolejowego.

DSDiK jest jednostką powołaną przez samorząd województwa w 2007 r. (została przekształcona z Dolnośląskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich). Biorąc pod uwagę zakres obowiązków oraz kompetencji stanowi ona odpowiednik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad¹³ oraz PKP PLK na poziomie regionalnym. Jest w całości finansowana ze środków samorządu wojewódzkiego, a bezpośredni nadzór nad jej działalnością pełni Zarząd Województwa Dolnośląskiego. DSDiK zarządza łącznie 16 odcinkami linii kolejowych, które wcześniej zostały przejęte na własność przez samorząd wojewódzki od spółek PKP (PKP PLK, PKP S.A.). DSDiK udostępnia przewoźnikom trzy odcinki linii kolejowych z czynnym ruchem osobowym oraz jednocześnie zarządza 13 pozostałymi fragmentami, gdzie nie są prowadzone przewozy osobowe.

W kontekście zarządzania liniami kolejowymi odpowiada za: budowę oraz utrzymanie infrastruktury kolejowej, prowadzenie ruchu kolejowego, udostępnianie tras dla przejazdu pociągów oraz zarządzanie nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej. Przejmowane przez samorząd województwa linie kolejowe są przekazywane z kolei pod zarząd i administrację DSDiK.

3. Wyniki badań

Przeprowadzona kwerenda wykazała istnienie 16 odcinków tras kolejowych (tab. 1, ryc. 2) przejętych przez samorząd województwa dolnośląskiego (stan na czerwiec 2021 r.). Na trzech z nich prowadzony jest regularny ruch pasażerski. Dziennie kursuje na nich od dziewięciu (do Szklarskiej Poręby) do 16 par połączeń (do Trzebnicy). Najkrócej funkcjonująca linia to odcinek do Bielawy, gdzie ruch został reaktywowany dopiero w 2019 r. (jako przedłużenie kursów z Dzierżonowa). Są to odcinki o stosunkowo niewielkiej długości. Najkrótszy z nich ma 3 km (Duninów–Chocianów), a najdłuższy 38 km (Kobierzyce–Piława Górna).

Ponadto w 2021 r. planowane są przejęcia linii (ryc. 2): Wojcieszów Górny–Jerzmanice Zdrój, Jelenia Góra–Lwówek Śląski, Strzegom–Marciszów, Kamienna Góra–Jelenia Góra, Ołdrzychowice Kłodzkie–Stronie

⁹ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego (PZPW, 2014), Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego (SRW, 2018) oraz Plan Transportowy Województwa (PT, 2014).

¹⁰ Plan transportowy danego regionu jest podstawą do planowania oraz organizacji systemu transportu publicznego. Ma decydujący wpływ na kształt sieci komunikacji publicznej (Krzymuski, 2016).

¹¹ Do innych podmiotów zarządzających infrastrukturą kolejową w Polsce zaliczyć można m.in.: CTL Maczki-Bór S.A., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., Cargotor Sp. z o.o., UBB Polska Sp. z o.o. oraz SKPL (prowadzi również przewozy na sieci kolei wąskotorowych, m.in. Pleszew Miasto–Kowalew).

¹² Obowiązek ten nie istnieje w dwóch przypadkach: [1] infrastruktury przeznaczonej wyłącznie do obsługi ruchu pasażerskiego realizowanej przez przewoźnika, który jednocześnie jest zarządcą infrastruktury (PKP SKM Trójmiasto), [2] infrastruktury prywatnej kolejowej, przeznaczonej np. do obsługi własnych potrzeb, z wyłączeniem przewozów osobowych.

¹³ DSDiK odpowiada za budowę, przebudowę oraz utrzymanie dróg wojewódzkich oraz infrastruktury technicznej wraz z działaniami z zakresu inżynierii ruchu drogowego.

Tab. 1. Linie kolejowe przejęte przez samorząd terytorialny województwa dolnośląskiego.

Linia kolejowa	Długość /km/	Status	Stan techniczny	Data powstania	Zawieszenie ruchu	Reaktywacja w ruchu pasażerskim
Linie czynne w ruchu pasażerskim						
Szklarska Poręba Górna–Granica Państwa–(Liberec)	14	czynna	przejezdna	1902	1962	2010
Wrocław Zakrzów–Trzebnica	18	czynna	przejezdna	1886	1991	2009
Dzierżonów–Bielawa Zachodnia	5	czynna	przejezdna	1891	1977	2019
Linie nieczynne w ruchu pasażerskim						
Jerzmanice Zdrój–Lwówek Śl.	24	nieczynna	nieprzejezdna	1896	1991	brak danych
Szczawno Zdrój–Sobięcin	14	nieczynna	rozebrana	1877	1960	brak danych
Duninów–Chocianów	3	nieczynna	nieprzejezdna	1890	2000	brak danych
Mysłakowice–Karpacz	9	nieczynna	nieprzejezdna	1895	2000	brak danych
Kobierzyce–Piława Górna	38	nieczynna	nieprzejezdna	1898	1996	brak danych
Chojnów–Rokitki	5	nieczynna	nieprzejezdna	1890	2000	brak danych
Gryfów Śl.–Świeradów	15	nieczynna	nieprzejezdna	1909	1996	brak danych
Srebrna Góra–Bielawa	16	nieczynna	nieprzejezdna	1900	1977	brak danych
Kondratowice–Łagiewniki	5	nieczynna	rozebrana	1883	1977	brak danych
Ścinawka Średnia–Radków	8	nieczynna	nieprzejezdna	1903	1987	brak danych
Wolibórz–Nowa Ruda Słupiec	5	nieczynna	rozebrana	1902	1972	brak danych
Henryków–Ciepłowodny	10	nieczynna	nieprzejezdna	1908	1987	brak danych
Bojanowo–Góra Śl.	15	nieczynna	nieprzejezdna	1885	1991	brak danych

Źródło: Opracowanie własne.

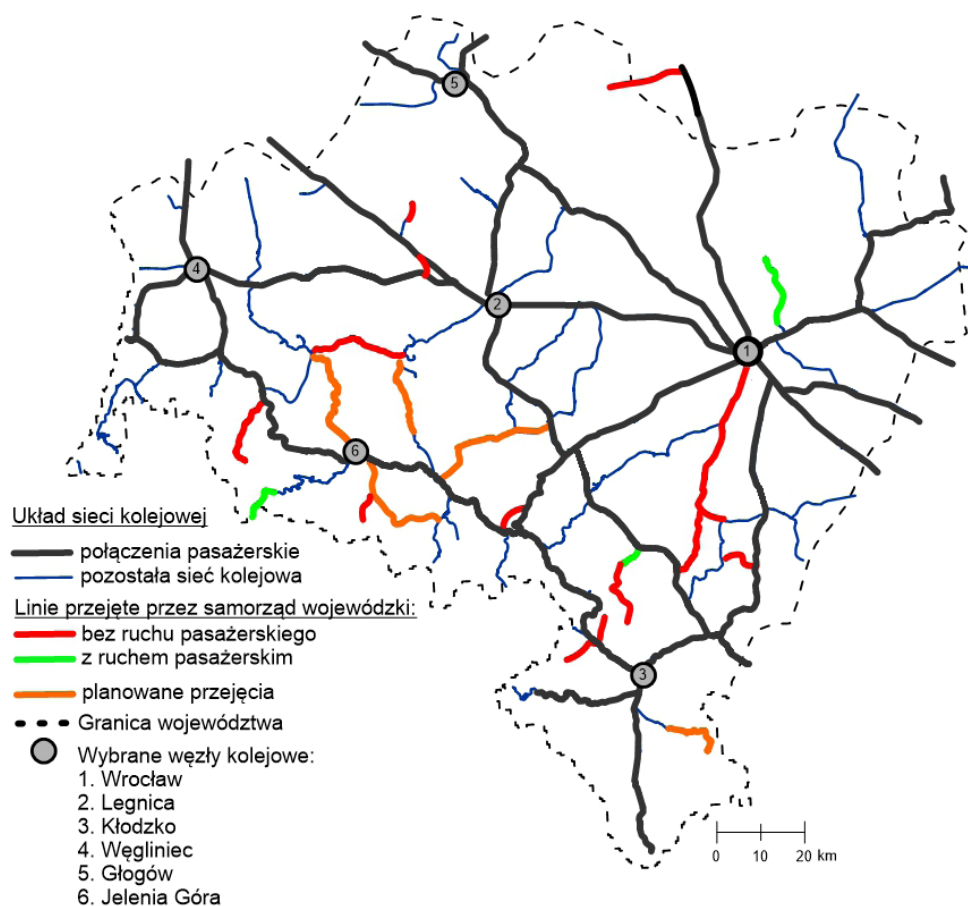
Śląskie. Stanowiłoby to dalszy etap uzupełniania sieci kolejowej w regionie.

Większość linii objętych analizą zlokalizowanych jest w obszarze peryferii województwa w południowo-zachodniej części oraz wokół aglomeracji wrocławskiej. Z jednej strony wynikać to może z potrzeby odbudowy pierwotnego układu komunikacyjnego, a z drugiej opierać się na rosnącej potrzebie rozwoju kolei aglomeracyjnej (szczególnie w obliczu zagrożenia zatorami drogowymi na trasach wlotowych do Wrocławia).

Analiza dokumentów planistycznych oraz strategicznych województwa dolnośląskiego wykazała, że siedem analizowanych odcinków (tab. 2) nie jest objętych planowanym wznowieniem ruchu pasażerskiego (m.in. Duninów–Chocianów, Kondratowice–Łagiewniki). Brak określenia ich przyszłej funkcji w Planie Transportowym Województwa (2014) jest

szczególnie niepokojącym stanem rzeczy. Odcinek Mysłakowice–Karpacz został uwzględniony do reaktywacji zarówno w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa oraz Planie Transportowym. Sześć linii kolejowych uwzględniono jedynie w Planie Transportowym. Należy zaznaczyć, że znalazły się one dopiero w trzecim wariantcie Planu Transportowego¹⁴. Jest to scenariusz o najbardziej rozwiniętych założeniach funkcjonowania kolei w regionie. Prawdopodobnie większość zawartych w nim założeń oparta jest na idealnym modelu rozwoju transportu kolejowego, a nie rzeczywistych możliwościach oraz potrzebach.

¹⁴ Plan Transportowy Województwa Dolnośląskiego został oparty na trzech wariantach sieci kolejowej: stagnacja, umiarkowany rozwój oraz pełen rozwój (maksymalne nakłady finansowe oraz znaczący wzrost liczby pasażerów) (Smolarski, 2018).



Ryc. 2. Trasy kolejowe województwa dolnośląskiego w kontekście przejmowania przez samorząd wojewódzki.

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 2. Linie kolejowe (przejęte) według wizji działań zawartych w najważniejszych opracowaniach planistycznych i strategicznych.

Linia kolejowa	Opracowanie		
	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa	Strategia Rozwoju Województwa	Plan Transportowy
Jerzmanice Zdrój–Lwówek Śl.			+
Szczawno Zdrój–Sobięcin	brak		
Duninów–Chocianów	brak		
Mysłakowice–Karpacz	+		+
Kobierzyce–Piława Górna			+
Chojnów–Rokitki	brak		
Gryfów Śl.–Świeradów			+
Srebrna Góra–Bielawa			+
Kondratowice–Łagiewniki	brak		
Ścinawka Średnia–Radków	brak		
Wolibórz–Nowa Ruda Słupiec	brak		
Henryków–Ciepłowody	brak		
Bojanowo–Góra Śl.			+

+ oznacza, że dokument obejmuje daną linię

Źródło: Opracowanie własne.

4. Podsumowanie

Przeprowadzona analiza wykazała silnie rozwinięte procesy przejmowania linii kolejowych przez samorząd wojewódzki na obszarze województwa dolnośląskiego. Są one przykładem istotnej fazy funkcjonowania sieci kolejowej, tj. odtwarzania pierwotnego układu kolejowego w regionie. Dolny Śląsk jako obszar o dużej gęstości linii kolejowych charakteryzuje się wysokim potencjałem do tego typu działań. Większość przejętych tras kolejowych zlokalizowana jest na obszarach atrakcyjnych turystycznie oraz w obrębie aglomeracji wrocławskiej. Badanie wykazało, że przejęte linie kolejowe są stosunkowo krótkiej długości i najczęściej stanowią odcinki uzupełniające zasadniczy układ sieci kolejowej.

O ile sama idea rozwoju kolejowych systemów transportu publicznego powinna być uznana za racjonalne i pozytywne działanie organizatorów transportu to istotnym, konieczna wydaje się analiza zasadności planowanych reaktywacji przewozów pasażerskich. Ocenie powinien polegać pasażerski popyt potencjalny (m.in. w oparciu o rozmieszczenie jednostek osadniczych, zabudowy mieszkaniowej, zakładów pracy) wzdłuż trasy kolejowej. Dodatkowym czynnikiem ułatwiającym ocenę przyszłego funkcjonowania kolei powinny być badania ankietowe z udziałem mieszkańców.

Wykorzystanie transportu kolejowego na obszarach atrakcyjnych krajobrazowo, głównie w oparciu o przewidywane przewozy o charakterze turystycznym (np. do Radkowa) może być obciążone wysokim deficytem finansowym. Wynika to głównie z nierównomierności potoków pasażerskich skupiających się najczęściej w dni wolne od pracy. Konieczność ograniczenia częstotliwości kursowania pociągów w dni powszednie może wpłynąć na niską atrakcyjność linii dla pasażerów nie będących turystami.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że ewentualnie zamknięcie linii kolejowych powinno zostać poprzedzone audytem ich funkcjonowania¹⁵. Przy stwierdzeniu niskich potoków pasażerskich ważnym działaniem jest weryfikacja przyczyn takiego stanu rzeczy (m.in. ocena rozkładu jazdy oraz liczby podróży na poszczególnych kursach). Jeżeli jedynym rozwiązaniem jest zawieszenie funkcjonowania linii kolejowej to organizator powinien zapewnić inną formę transportu publicznego. W takim przypadku idealnym rozwiązaniem staje się system oparty na przewozach

kolejowych oraz autobusowych. Połączenia kolejowe stanowią wówczas szkielet układu komunikacyjnego, a połączenia autobusowe realizują kursy dowozowe. Dodatkowo wykorzystanie autobusów pozwala na większą elastyczność w przypadku terenów o bardziej rozproszonej sieci osadniczej, a więc takich gdzie popyt pasażerski jest niewystarczający w przypadku kolei.

Skoordynowany system transportu publicznego, oparty na liniach kolejowych o największym popycie pasażerskim (rzeczywistym oraz potencjalnym) oraz przewozach autobusowych (o dużym zasięgu przestrzennym) niewątpliwie zmniejsza zagrożenie zjawiskiem wykluczenia transportowego. Zbyt słabo rozwinięty transport publiczny (a w skrajnym przypadku jego brak) oraz utrudniony dostęp (pod względem transportowym) do niezbędnych usług są często identyfikowane na obszarach zlokalizowanych poza największymi miastami oraz aglomeracjami (Taylor, 1998; 1999; 2003; Ciechański, 2020; Ciechański i in., 2021). Jednym z przejawów koordynacji powinno być przejmowanie tras kolejowych mających połączenie z funkcjonującą siecią. W badaniu zidentyfikowano przypadki „odciętych” segmentów. Są to m.in.: Duniów–Chocianów oraz Kondratowice–Łągiewniki. Decyzja o przejściu fragmentu danej linii kolejowej powinna być wiążąca dla jej całego przebiegu, a nie wybranych odcinków. Jednym z takich negatywnych działań jest planowane przejście infrastruktury pomiędzy stacjami Wojcieszów Górny i Jerzmanice Zdrój, z pominięciem odcinka prowadzącego z Marciszowa (stacja węzłowa na linii Wałbrzych–Jelenia Góra).

Analiza wykazała, że wszystkie przejęte oraz planowane do przejścia trasy są niezelektryfikowane. Oznacza to, że do ich obsługi potrzebna jest znaczna liczba pojazdów spalinowych (tzw. szynobusów). Stworzenie odpowiedniej wielkości parku taboru jest jednym z kluczowych czynników wpływających na sprawność obsługi tych tras¹⁶.

Pomimo zidentyfikowanych barier oraz niedoskonałości można przyjąć, że idea przejmowania linii kolejowych przez władze wojewódzkie jest zasadnym podejściem. Daje to możliwość uzyskania nowego układu komunikacyjnego w oparciu o pierwotną sieć kolejową. Równoległym procesem może być rozbudowa o całkowicie nowe odcinki infrastruktury liniowej (np. w oparciu o środki unijne). W innych regionach Polski (o niegdyś gęstej sieci kolejowej) tego typu działania również mogą przynosić potencjalnie pozytywne efekty w funkcjonowaniu transportu

¹⁵ Dodatkowo należy zwrócić uwagę na związek między likwidacją przewozów a dostępem ludności do usług oraz realizacji swoich codziennych potrzeb. Ograniczenie albo likwidacji połączeń kolejowych znacząco ogranicza mobilność społeczeństwa (Taylor, 2006).

¹⁶ Jednym z rozwiązań może być zastosowanie pojazdów hybrydowych, tj. przystosowanych zarówno do obsługi tras zelektryfikowanych oraz pozbawionych sieci trakcyjnej.

publicznego (np. województwa: wielkopolskie, śląskie, pomorskie).

Piśmiennictwo

- Bocheński T., Wojtkiewicz S., 2019, Regionalizacja kolei w Polsce i województwie zachodniopomorskim, *Problemy Transportu i Logistyki*, 1(45), 7-18.
- Buehler R., Pucher J., 2012, Demand for Public Transport in Germany and the USA: An Analysis of Rider Characteristics, *Transport Reviews*, 32(5), 541-567.
- Chen Z., Haynes K. E., 2017, Impact of high-speed rail on regional economic disparity in China, *Journal of Transport Geography*, 65, 80-91.
- Ciechański A., 2020, Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(5), 34-52.
- Ciechański A., Więckowski M., Michniak D., 2021, Czy regres publicznego transportu zbiorowego na obszarach wartościowych przyrodniczo prowadzi do rozwoju niezrównoważonego – przykład z Beskidu Niskiego i Bieszczad, *Przegląd Geograficzny*, 93(2), 207-231.
- Domański R., 1963, Zespoły sieci komunikacyjnych, *Prace Geograficzne*, 41.
- Dominas P., Przerwa T., 2017, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Księży Młyn, Łódź.
- Dyr T., 2005, Reforma kolei i regionalizacja przewozów kolejowych – sukcesy i porażki, *Technika Transportu Szybnego*, 4, 39-47.
- Dyr T., 2008, Szanse i zagrożenia dla rozwoju rynku kolejowych przewozów regionalnych, *Technika Transportu Szybnego*, 11, 51-57.
- Górny J., 2013, Zróżnicowanie poziomu dofinansowania przez samorządy wojewódzkie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 22, 15-28.
- Górny J., 2016, Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4), 72-81.
- Gubański J., 2008, Nieczynne linie kolejowe na obszarach o wysokich walorach krajobrazowych, *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 10, 186-196.
- Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski, Opole, Wrocław.
- Kowalczyk K., 2019, *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy*, Wydawnictwo UMCS, Lublin.
- Koziarski S., 1993, *Sieć kolejowa w Polsce w latach 1918-1992*, Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 2017, Kierunki modernizacji sieci kolejowej w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(3), 7-31.
- Król M., Taczanowski J., 2016, So close, so different – regional rail transport in Poland, the Czech Republic and Slovakia, *Yearbook of Antitrust and Regulatory Studies*, 9(14), 159-179.
- Krzymuski M., 2016, Charakter prawny planu transportowego, *Transport Miejski i Regionalny*, 1, 11-16.
- Kwarciański T., 2019, Rola województw samorządowych w rozwoju pasażerskich przewozów regionalnych w Polsce, *Transport Miejski i Regionalny*, 11, 3-7.
- Lijewski T., 2006, Świetność i upadek Polskich Kolei Państwowych, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, XII, 109-112.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Lijewski T., Sujko E., 2001, Regres przestrzenny sieci kolejowej w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 7, 133-148.
- Majewski J., 2006, Koleje regionalne w nowych warunkach społeczno-ekonomicznych w świetle badań potoków podróży, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 12, 31-42.
- Petersen T., 2016, Watching the Swiss: A network approach to rural and exurban public transport, *Transport Policy*, 52, 175-185.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020*, 2014, IRT, Wrocław.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego*, 2014, UMWD, Wrocław.
- Połom M., Tarkowski M., 2018, Rola Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w kształtowaniu struktury przestrzenno-funkcjonalnej Gdańska, *Studia Miejskie*, 30, 39-55.
- Pucher J., 1999, The transformation of urban transport in the Czech Republic, 1988-1998, *Transport Policy*, 6(4), 225-236.
- Smolarski M., 2018, Transport kolejowy w planach zagospodarowania przestrzennego województw oraz planach transportowych (województwa: dolnośląskie, opolskie, śląskie), *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 42, 23-38.
- Smolarski M., Raczyk A., 2017, Przestrzenne zróżnicowanie wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym na przykładzie województwa dolnośląskiego, *Studia Miejskie*, 22, 9-25.
- Šťastná M., Vaishar A., 2017, The relationship between public transport and the progressive development of rural areas, *Land Use Policy*, 67, 107-114.
- Šťastná M., Vaishar A., Stonawská K., 2015, Integrated Transport System of the South-Moravian Region and its impact on rural development, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 36, 53-64.
- Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030*, 2018, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Taczanowski J., 2015, The effects of liberalisation of the passenger railway market on the situation of regional rail connections in Poland, Czech Republic, Slovakia and

- Austria, *Review of Economic Perspectives*, 15(3), 249-268.
- Taylor Z., 1984, The diffusion of railway network in Poland as a space-time process, *Geographia Polonica*, 50, 75-88.
- Taylor Z., 1998, Możliwości poprawy dostępności usług w obszarach wiejskich, *Przegląd Geograficzny*, 70(1,2), 47-68.
- Taylor Z., 1999, Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej, *Prace Geograficzne*, Wydawnictwo Continuo, Wrocław.
- Taylor Z., 2003, Zamknięcia dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych w Polsce i ich społeczne konsekwencje, *Przegląd Geograficzny*, 75(3), 351-383.
- Taylor Z., 2006, Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences, *Journal of Transport Geography*, 14(2), 135-151.
- Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, *Monografie*, 7, IGiPZ PAN, 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(3), 217-228.
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, Deregulacja w polskim transporcie kolejowym, *Przegląd Geograficzny*, 77(2), 139-169.
- Taylor Z., Ciechański A., 2008, What happened to the national road carrier in a post-communist country? The case of Poland's State Road Transport, *Transport Reviews*, 28(5), 619-640.
- Taylor Z., Ciechański A., 2010, Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I, *Przegląd Geograficzny*, 82(4), 549-571.
- Taylor Z., Ciechański A., 2011, Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II, *Przegląd Geograficzny*, 83 (2), 205-231.
- Taylor Z., Ciechański A., 2017, Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE, *Prace Geograficzne*, 357, IGiPZ.
- Urząd Transportu Kolejowego, 2021, *Podsumowanie 2020 Przewozy pasażerskie i towarowe*, UTK, Warszawa
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, 2003, *Dziennik Ustaw*, 86, poz. 789.