

Proteza koniecpolska jako stymulanta rozwoju transportu kolejowego

Konieczpol prosthesis as a stimulant of railway transport development



Wojciech Jurkowski

magister (doktorant)

Zakład Zagospodarowania
Przestrzennego; Instytut Geografii
i Rozwoju Regionalnego; Wydział
Nauk o Ziemi i Kształtowania
Środowiska

wojciech.jurkowski@uwr.edu.pl



Mateusz Smolarski

magister (doktorant)

Zakład Zagospodarowania
Przestrzennego; Instytut Geografii
i Rozwoju Regionalnego; Wydział
Nauk o Ziemi i Kształtowania
Środowiska

mateusz.smolarski2@uwr.edu.pl

Streszczenie: Modernizacja linii kolejowych i efektywne wykorzystanie skutków tego procesu (m.in. w postaci podwyższonej prędkości drogowej) jest istotnym elementem tworzenia atrakcyjnej oferty przewozowej. Przykładem linii, która w ostatnich latach uległa intensywnej modernizacji jest tzw. „proteza koniecpolska” czyli odcinek łączący Opole z Konieczpołem przez Częstochowę. Trasa ta miała zwiększyć konkurencyjność czasową połączeń z Wrocławia do Warszawy i Krakowa stanowiąc tym samym alternatywę dla, odkładanego w czasie, projektu kolei dużych prędkości. Celem artykułu jest ukazanie wpływu realizacji tej inwestycji na zmiany oferty przewozowej na trasach Wrocław-Warszawa i Wrocław-Kraków w latach 2012-2016. Wybrane trasy charakteryzowały się wysokim potencjałem komunikacyjnym oraz rozbudowaną siatką połączeń, jednak problemem był stan infrastruktury, który nie pozwalał na konkurencyjność w kontekście czasu przejazdu. Analiza stanowić może podstawę do kolejnych badań związanych z efektywnością wykorzystania linii kolejowych o najwyższych parametrach (m.in. Warszawa- Gdańsk; Warszawa- Poznań).

Słowa kluczowe: Infrastruktura kolejowa; Rewitalizacja; Koleje dużych prędkości; Konkurencyjność

Abstract: Modernization of railway lines and efficient use of them are significant component of creating public transport offer. One of the example of modernized line is “Konieczpol prosthesis”, which connects Opole with Częstochowa. This route was modernized to increase competitiveness of railway transport (in time aspect) between Wrocław and Warsaw and Kraków. The aim of this paper is to show impact of that investment for changes in offer of railway transport in years 2013-16. Selected routes are characterized by high communication potential and expanded net of connections. Paper can be basis for future researches of effective use of modernized railway lines.

Keywords: Railway infrastructure; Revitalization; High-speed rail; Competitiveness

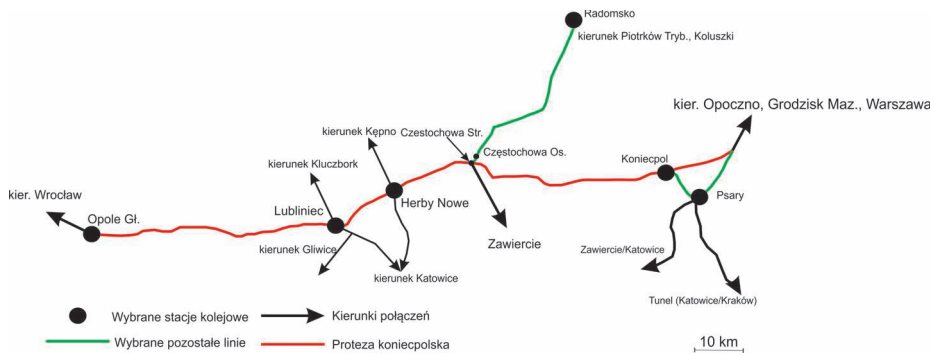
W raporcie ESPON Project 1.1.1 [4] dokonano oceny policentryczności sieci osadniczej krajów Unii Europejskiej. Ocena ta została przeprowadzona w oparciu o trzy podstawowe czynniki: brak dominacji jednego miasta nad pozostałymi pod względem liczby ludności, równomierne rozmieszczenie najważniejszych ośrodków miejskich oraz powiązania funkcjonalne pomiędzy nimi. Wyniki badań wskazują, że Polska charakteryzuje się bardzo wysokim poziomem policentryczności, co stanowi duży potencjał w kontekście rozwoju kraju i realizacji polityki spójności. Warto jednak zwrócić uwagę, że wspomniany wysoki poziom osiągnięty został w dużej mierze dzięki dwóm pierwszym czynnikom, natomiast wciąż istnieje wyraźny niedobór pod względem powiązań funkcjonalnych pomiędzy polskimi metropoliami [8]. Powiązania te rozumiane są przede wszystkim w kontekście sprawnego systemu transportowego, opartego głównie na bazie sieci dróg ekspresowych i autostrad, a także linii kolejowych o najwyż-

szych parametrach technicznych.

Biorąc pod uwagę zagrożenia ekonomiczne i środowiskowe wynikające z niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego, wydaje się, że to właśnie transport kolejowy powinien być traktowany priorytetowo. Jego podstawowy element powinny stanowić koleje dużych prędkości, czyli w myśl Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku te, które osiągają prędkość co najmniej 250 km/h (w przypadku nowo wybudowanych linii) lub 200 km/h (w przypadku linii dostosowanych, zmodernizowanych) [13]. Koleje te zapewniają wysoką jakość i poziom obsługi, są przyjazne dla środowiska oraz przyczyniają się do wdrażania innowacji oraz rozwoju technologicznego w transporcie [16]. Dodatkowo, jak wynika z badań popytu Gorlewskiego z 2013 roku, większość pasażerów w Polsce byłaby w stanie zapłacić więcej za podróż pociągiem pod warunkiem wyraźnego skrócenia czasu przejazdu, co podkreśla potrzebę budowy tego rodzaju linii [5]. Plany budowy kolei dużych

prędkości w Polsce pojawiły się już blisko 10 lat temu i związane były głównie z projektem linii „Y” (od kształtu jaki miała ona przybrać) [12]. Byłaby to nowa linia łącząca Warszawę z Łodzią i dalej Poznaniem oraz Wrocławiem o parametrach technicznych pozwalających na jazdę z prędkością około 300 km/h [10]. Plany te jednak dość długo nie przekładały się na konkretne inwestycje (oprócz podziemnego tunelu w Łodzi), aż w końcu Ministerstwo Infrastruktury odłożyło kwestię kolei dużych prędkości w Polsce na rok 2020 [2]. Aby przeżywający kryzys transport kolejowy całkowicie nie stracił na konkurencyjności potrzebna była skuteczna alternatywa, której implementacja byłaby możliwa w perspektywie najbliższych lat. Takim rozwiązaniem okazała się rewitalizacja odcinka Opole – Konieczpol przez Częstochowę nazywanego „protezą koniecpolską”, dzięki której połączona została Centralna Magistrala Kolejowa z międzynarodowym szlakiem kolejowym E30 (rys. 1).

Celem artykułu jest ukazanie wpływu



1. Przebieg odcinka Opole Gł.- Koniecpol - „protezy koniecpolskiej” (źródło: opracowanie własne)

wspomnianej rewitalizacji na ofertę połączeń transportu kolejowego na trasach Wrocław – Warszawa i Wrocław – Kraków. Autorzy skupią się przede wszystkim na dynamice zmian liczby połączeń, czasu i prędkości przejazdu oraz sposobów trasowania pociągów na wymienionych wyżej szlakach. Jako okres najbardziej reprezentatywny i najlepszy do analizy oferty przewozowej uznano przedział lat 2012-2016. Punktem odniesienia były cztery roczne rozkłady jazdy pociągów: z dwóch lat poprzedzających inwestycję (rozkłady 2012/2013 i 2013/2014) i dwóch lat po zastosowaniu nowej trasy (rozkłady 2014/2015 i 2015/2016).

„Proteza koniecpolska” jako linia kolejowa

Reaktywacja „protezy koniecpolskiej” obejmowała m.in. wymianę nawierzchni torowej, modernizację przejazdów kolejowych oraz rewitalizację wielu obiektów inżynierskich, co w efekcie miało dać możliwość przejazdu z prędkością od 120 do 160 km/h. „Proteza koniecpolska” połączyła Centralną Magistralę Kolejową z międzynarodową linią E30 za pomocą kilku odcinków, w przeważającej części jednotorowych, o zróżnicowanych parametrach technicznych. W najgorszym stanie był fragment Żeliszewice – Częstochowa Stradom [1]. Z inwestycją infrastrukturalną wiązała się również zakup taboru, elektrycznych zespołów trakcyjnych ED250 (z rodziny „Pendolino”) produkowanych przez włoską firmę „Alstom”. Miały one docelowo obsługiwać połączenia trasowane właśnie przez „protezę koniecpolską”. Składy te mogły osiągać prędkości około 250 km/h, co jednak nie było możliwe przy aktualnym stanie infrastruktury w Polsce i stanowiło co najwyżej perspektywę na przyszłość [6]. Niemniej jednak wyjazd na trasę pierwszego pociągu „Pendolino” relacji

Wrocław – Warszawa dnia 14 grudnia 2014 był bez wątpienia ważnym krokiem w kierunku budowy kolei dużych prędkości i z pewnością stanowił istotny etap w polskim transporcie kolejowym. Powstała nowa kategoria połączeń Express Intercity Premium zapewniająca rekordowo szybkie połączenia, obsługiwane wyłącznie przez nowo zakupione składy „Pendolino” o najwyższym komforcie podróży. Warto również odnotować fakt, że charakterystyczną cechą „protezy koniecpolskiej” jest to, że jako pojedyncza linia kolejowa wpływa na wiele ciągów komunikacyjnych. Oprócz omówionych w artykule, wykorzystywana jest choćby przez składy pasażerskie łączące Poznań z Krakowem (przez Częstochowę, Centralną Magistralę Kolejową). Jest to wymowne podkreślenie tranzytowej roli linii i spełnienia przez nią roli spajającej sieć kolejową. Należy zaznaczyć, że na odcinku Opole Główne- Częstochowa Stradom zlokalizowane są dwa istotne węzły kolejowe (Lubliniec oraz Herby Nowe) związane ze szlakami północ-południe.

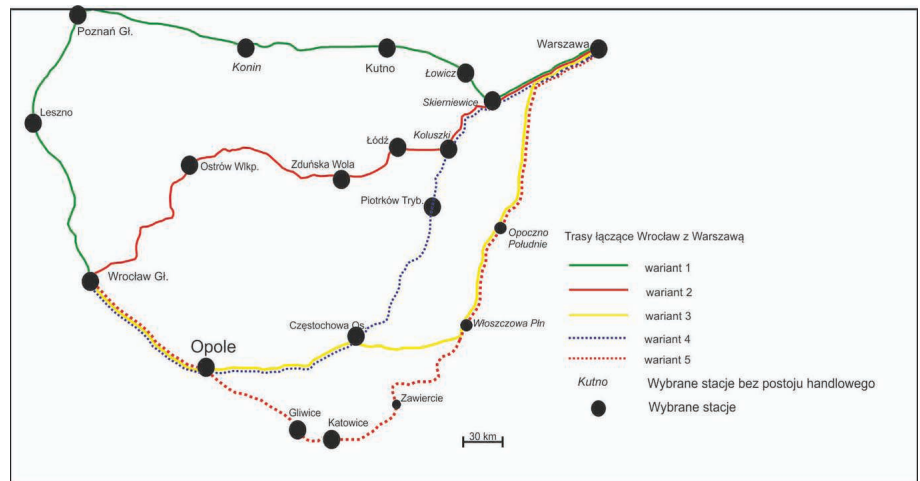
Połączenie Wrocław- Warszawa

Połączenia kolejowe pomiędzy Wrocławiem a Warszawą od zawsze stanowiły problem, który wynikał przede wszystkim z uwarunkowań historycznych. W XIX wieku, kiedy w Europie powstawały pierwsze systemy kolejowe, miasta te znajdowały pod panowaniem dwóch różnych państw zaborczych: Królestwa Prus i Cesarstwa Rosyjskiego. Pierwszym utrudnieniem był odmienny rozstaw szyn stosowany w obu krajach (1435 mm – kolej pruska, 1524 mm – kolej rosyjska). Drugą barierą było sceptyczne podejście do idei połączenia pomiędzy dwoma państwami, które nie wpisywało się w kontekst koncepcji strategicznej forsowanej przez Petersburg, mówiącej

o „rozrzedzaniu” sieci komunikacyjnej [3]. Efektem polityki obronnej Rosji był fakt, że do końca XIX wieku istniały jedynie pojedyncze (od 1859 r. Sosnowiec-Katowice oraz od 1862 r. Kutno-Toruń) połączenia kolejowe, które przecinałyby granicę prusko-rosyjską. W kolejnym stuleciu gdy w końcu powstały pierwsze połączenia pomiędzy tymi terenami okazały się być bardzo uciążliwe i niewygodne [11]. Co ciekawe, nawet w roku 1945, po przyłączeniu tzw. Ziemi Odzyskanych władze z dużą rezerwą podchodziły do przejętych obszarów (w tym Dolnego Śląska), w obawie przed kolejnymi rewizjami granic, co powodowało, że połączenia kolejowe Wrocławia z Warszawą wciąż nie były traktowane priorytetowo [7]. Ostatecznie doprowadziło to do sytuacji, w której pociągi pomiędzy tymi miastami trasowane były różnymi, okrężnymi drogami o długim czasie przejazdu (rys. 2). Realizacja połączeń najkrótszą pod względem odległości trasą (wariant 2 - 376 km) (tab.1.) nie gwarantowała najszybszego przejazdu. Związane to było m.in. ze złym stanem technicznym linii na odcinku Oleśnica Rataje- Ostrów Wlkp. oraz dużą liczbą odcinków jednotorowych, szczególnie na odcinku Grabowno Wielkie - Ostrów Wielkopolski. W pierwszym analizowanym rozkładzie jazdy to wariant 1 (przez Poznań, Kutno) pozwalał na osiągnięcie najkrótszych czasów przejazdu (poniżej 5:30 do Warszawy Centralnej w najkrótszej wersji przejazdu) (tab.2.) przez pociągi najwyższej kategorii Expres Inter City (pociągi EIC Fredro oraz EIC Panorama). W analizowanym okresie (rozkłady jazdy 2012/13 oraz 2013/14) trasa „poznańska” stanowiła jedyną możliwość dojazdu do Warszawy pociągiem najwyższej kategorii przy atrakcyjnym czasie przejazdu. Wraz z otwarciem połączenia przez „protezę koniecpolską” (wariant 3 i 5) przewoźnik zlikwidował pociągi z Wrocławia do Warszawy trasowane przez Poznań oraz Kutno. Jedynym odstępstwem jest nocny pociąg TLK Aurora rel. Jelenia Góra- Warszawa Wschodnia (przez Ostrów Wlkp., Poznań, Kutno) kursujący w rozkładzie 2015/16, którego czas jazdy na odcinku Wrocław- Warszawa wynosi 7 h 15 min. W przypadku wyżej wymienionego składu istnieje aspekt wydłużonego trasowania, ponieważ pominięcie Poznania pozwoliłoby skierować pociąg od Ostrowa Wielkopolskiego przez Kalisz

do stolicy.

Wariant 2, przez Ostrów Wielkopolski oraz Łódź, przy teoretycznie najkrótszej odległości pomiędzy Wrocławiem a Warszawą, w analizowanym okresie obsługiwany był przez mniej więcej stałą liczbę połączeń PKP Intercity, pomiędzy trzema (2015/16) a pięcioma parami (2013/14) pociągów. Do 2015 r. były to wyłącznie połączenia najniższej kategorii TLK (Twoje/Tanie Linie Kolejowe); od rozkładu 2015/16 trasą realizowane są połączenia kategorii IC przy wykorzystaniu składów PESA Dart. Prawdopodobnie skrócenie czasu przejazdu (średnio do 5:35, tab.1) oraz zwiększony komfort podróży potencjalnie mogły wpłynąć na wzrost zainteresowania podróżnych tym połączeniem. Największym zróżnicowaniem w zakresie trasowania pociągów charakteryzują się kierunki „południowe”, prowadzące przez Katowice, Centralną Magistralę Kolejową (CMK) albo Częstochowę. W zależności od rozkładu jazdy różny był stopień ich wykorzystania. Do czasu otwarcia „protezy koniecpolskiej” (warianty 3 i 4) intensywnie wykorzystywana była trasa przez Katowice i od Zawiercia, dalej CMK (wariant 5). W latach 2012-2015 oprócz pociągów PKP Intercity połączenia realizowane były przez Przewozy Regionalne w ramach kategorii InterRegio. Szczególnie w rozkładach jazdy 2012/13 oraz 2014/15 czasy jazdy były konkurencyjne czasowo, odpowiednio 6 h 33 min oraz 6 h 17 min. Rozkład 2014/15 był ostatnim kiedy pociągi były trasowane omawianym ciągiem komunikacyjnym. Wraz z otwarciem w 2014 r. „protezy koniecpolskiej” zaczęły być wykorzystywane warianty 3 i 4 (rys.2). Zmiana jakościowa w postaci bardzo istotnego skrócenia czasu przejazdu (średni czas przejazdu z wykorzystaniem protezy koniecpolskiej był krótszy o około 30 % w porównaniu do średniego czasu przejazdu z wykorzystaniem innych linii; tab.2) związany był z wprowadzeniem od rozkładu jazdy 2014/15 pociągów najwyższej kategorii Express Intercity Premium realizowanych przez wspomniane wcześniej składy Pendolino. Liczba połączeń bezpośrednich utrzymywała się w omawianym okresie na podobnym poziomie (12-13 par) (tab.2.), z istotnym ograniczeniem oferty w rozkładzie 2013/14 kiedy to liczba połączeń spadła do 8. Pod względem poziomu kategorii pociągów był to roz-



2. Warianty połączeń kolejowych na trasie Wrocław - Warszawa (źródło: opracowanie własne)

kład jazdy w którym kursowała najmniejsza liczba pociągów najwyższej kategorii (tylko dwa EIC przez Poznań, pozostałe składy były kategorii TLK oraz IR). Odwrotna sytuacja miała miejsce po rewitalizacji „protezy koniecpolskiej”, gdzie liczba pociągów wysokich kategorii wzrosła do 9 w rozkładzie 2015/2016 i stanowią one obecnie zdecydowaną większość na tej trasie.

Połączenie Wrocław - Kraków

W przypadku połączeń Wrocławia z Krakowem uwarunkowanie historyczne nie odegrały tak istotnej roli. Wprawdzie miasta również dzieliła granica państw zaborczych (prusko-austriacka), jednak tym razem sytuacja ta nie stanowiła bariery. Można powiedzieć, że linia Krakowsko-Górnośląska była integralną częścią pruskiego szlaku łączącego Wro-

claw z Górnym Śląskiem, co pozwalało na sprawną komunikację [3]. Problemy połączeń na tej linii odnoszą się przede wszystkim do ostatnich dekad i związane są z głównie z zaniedbaniami infrastrukturalnymi. Trasa przebiegająca przez obciążone węzły górnośląskie oraz zdegradowaną linię Katowice – Kraków, która stanowi najgorszy odcinek międzynarodowego szlaku kolejowego E30 (z przeważającą prędkością około 50 km/h) nie pozwalała na jakąkolwiek konkurencyjność czasową wobec innych środków transportu. W 2010 r. prędkość drogowa na tym odcinku wynosiła 74,5 km/h, i była najniższa w kolejowych połączeniach międzyglomeracyjnych [9]. Dodatkowo, po oddaniu do użytku całości autostrady A4 na odcinku Wrocław-Kraków, transport kolejowy przegrywał zarówno z transportem samochodowym jak i autobusowym, co zostało udoku-

Tab. 1. Prędkości handlowe oraz czasy przejazdu w poszczególnych wariantach na trasie Wrocław – Warszawa na podstawie rozkładów jazdy (od 2012/2013 do 2015/2016)

Wrocław-Warszawa	Odległość (km)	2012/13		2013/14		2014/15		2015/16	
		V_h	T_{sr}	V_h	T_{sr}	V_h	T_{sr}	V_h	T_{sr}
Wariant 1	470	86	05:29	88	05:22	-	-	-	-
Wariant 2	376	57	06:37	61	06:10	58	06:35	67	05:35
Wariant 3	422	-	-	-	-	114	03:42	112	04:05
Wariant 4	405	-	-	-	-	74	05:30	100	04:22
Wariant 5	477	83	05:44	66	07:11	72	06:36	-	-

V_h – prędkość handlowa [km/h] T_{sr} – średni czas przejazdu [h:min]; Na czerwono warianty wykorzystujące „protezę koniecpolską”; Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźników

Tab. 2. Czasy przejazdu i liczba połączeń na trasie Wrocław – Warszawa na podstawie rozkładów jazdy (od 2012/2013 do 2015/2016)

Trasa Wrocław - Warszawa	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Czas minimalny przejazdu	5:28	05:08	03:40	03:41
Czas maksymalny przejazdu	07:58	06:43	06:50	07:15
Średni czas przejazdu	06:06	05:49	05:22	04:35
Liczba połączeń bezpośrednich	13	8	12	13
Średni czas jazdy przez protezę koniecpolską	-	-	3:42	3:59

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźników

Tab. 3. Prędkości handlowe oraz czasy przejazdu w poszczególnych wariantach na trasie Wrocław – Kraków na podstawie rozkładów jazdy (od 2012/2013 do 2015/2016)

Wrocław-Kraków	Odległość (km)	2012/13		2013/14		2014/15		2015/16	
		V_h	T_{sr}	V_h	T_{sr}	V_h	T_{sr}	V_h	T_{sr}
Wariant 1	256	52	04:57	-	-	58	04:26	54	04:47
Wariant 2	265	47	05:36	52	05:03	51	05:11	53	04:54
Wariant 3	320	-	-	-	-	96	03:19	95	03:21

V_h – prędkość handlowa [km/h] T_{sr} – średni czas przejazdu [h:min]; Na czerwono warianty wykorzystujące „protezę koniecpolską”; Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźników

Tab. 4. Czasy przejazdu i liczba połączeń na trasie Wrocław – Kraków na podstawie rozkładów jazdy (od 2012/2013 do 2015/2016)

Trasa Wrocław - Kraków	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Czas minimalny przejazdu	04:57	04:56	03:13	03:17
Czas maksymalny przejazdu	06:03	05:21	05:11	04:56
Średni czas przejazdu	05:30	05:04	03:46	03:40
Liczba połączeń bezpośrednich	9	7	9	10
Średni czas jazdy przez protezę koniecpolską	-	-	3:18	3:19

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźników

mentowane choćby w badaniach konkurencyjności przewoźników transportu zbiorowego W. Parkitnego[14].

Połączenie kolejowe łączące Wrocław z Krakowem pierwotnie realizowane były w dwóch podstawowych wariantach: Wrocław – Opole – Strzelce Opolskie – Gliwice – Katowice – Kraków (wariant 1) lub Wrocław – Opole – Kędzierzyn-Koźle – Katowice – Kraków (wariant 2) (rys. 3.) Po rewitalizacji tzw. „protezy koniecpolskiej” pojawiła się dodatkowa możliwość wykorzystująca odcinek Opole – Lubliniec – Częstochowa Stradom – Koniecpol i dalej w kierunku Krakowa (wariant 3) (rys.3.). Wariant ten był co prawda najdłuższy pod względem odległości, jednak ze względu na wykorzystanie, wspomnianych wcześniej, dobrych parametrów technicznych pozwalał na osiąganie znacznie większych prędkości, co pozwoliło skrócić czas podróży (tab.3, 4.).

Wpływ wspomnianej inwestycji na stan połączeń kolejowych na trasie Wrocław – Kraków obrazuje analiza zmian

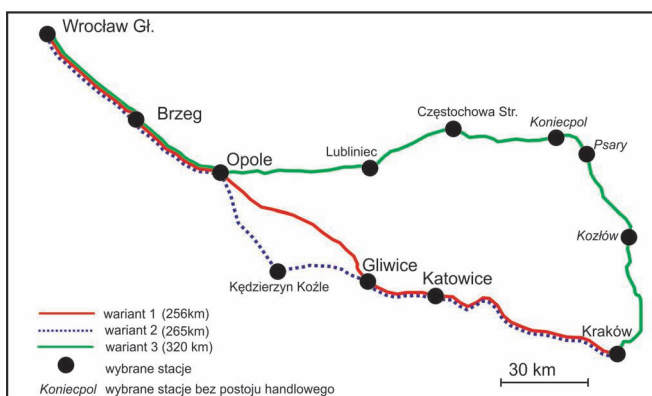
czasu przejazdu pociągów spółki PKP Intercity w latach 2012-2016 (tab. 4) Wprawdzie czas przejazdu zmniejszył się o blisko 30 minut już rok przed inwestycją, jednak wyraźny przeskok to dopiero moment zastosowania tzw. „protezy koniecpolskiej” w rozkładzie 2014/2015. Średni czas przejazdu zmniejszył się o blisko 32% w porównaniu do rozkładu 2012/2013 i o ponad 25% w porównaniu do rozkładu 2013/2014. Do tego momentu, mimo modernizacji odcinka Katowice – Wrocław, wciąż barierą była linia Katowice – Kraków o wyjątkowo niskich parametrach technicznych. Konkurencyjności czasowej nie sprzyjała także konieczność przejazdu przez Górny Śląsk, co wiązało się z licznymi ograniczeniami i koniecznością postojów. W związku ze stanem technicznym magistrali Katowice- Kraków niezbędna jest jej modernizacja i stworzenie odpowiedniej oferty komunikacyjnej na trasie Wrocław- Kraków zarówno przez Częstochowę jak i Górny Śląsk. Wariant 3 dał możliwość, zarówno ominięcia zaniedbanego odcinka katowicko-krakowskiego jak i całej konurbacji górnośląskiej.

2 h12 min), co pozwoliło na dotarcie do Krakowa w nieco ponad 3 h. W końcu transport kolejowy zaczął być konkurencyjny wobec transportu autobusowego oraz indywidualnego wykorzystującego autostradę A4. Przy założeniu straty czasu na bramkach autostradowych oraz przy potencjalnej kongestii w ruchu drogowym w dużych miastach, szczególnie w porach szczytowych – transport kolejowy może stać się najbardziej konkurencyjnym czasowo środkiem transportu na trasie Wrocław – Kraków. Dodatkowym atutem może być komfort podróży, bowiem do obsługi połączeń Wrocław – Kraków przez „protezę koniecpolską” przeznaczono pociągi nowej kategorii „IC” (połączenia realizowane z wykorzystaniem zmodernizowanych lub nowych wagonów), posiadające wyższy standard niż tradycyjna kategoria „TLK”.

W przypadku liczby połączeń nie wiadać co prawda wyraźnych zmian po zastosowaniu nowego wariantu połączeń, jednak wydaje się, że 7-10 połączeń na dobę pomiędzy aglomeracjami wojewódzkimi oddalonymi od siebie o blisko 200 km w linii prostej jest odpowiednim wynikiem. Jednak na podstawie ciągłego, minimalnego wzrostu w kolejnych latach od rozkładu 2013/2014 do 2015/2016 można odnieść wrażenie, że liczba połączeń pomiędzy Wrocławiem a Krakowem może w kolejnych latach wzrastać. Uwagi można mieć jedynie do odpowiedniej rytmiczności połączeń, czyli zachowania odpowiednich interwałów pomiędzy połączeniami, co również stanowi ważny element wpływający na jakość transportu zbiorowego [15]. Można zauważyć również pewien niedobór jeżeli chodzi o zapewnienie połączeń wieczornych i porannych zarówno w jedną jak i drugą stronę.

Podsumowanie

Obie analizowane trasy stanowią przykład połączeń, dla których „proteza koniecpolska” jest istotnym elementem infrastruktury kolejowej i dzięki której możliwa była zdecydowana poprawa (ilościowa, na co wpływ miały zarówno aspekty techniczne, otwarcie protezy, jak i handlowe, związane z wzrostem konkurencyjności spółki PKP Intercity oraz jakościowa) oferty transportu kolejowego. Skrócenie czasu przejazdu, wzrost prędkości handlowej oraz nowe składy



3. Warianty połączeń kolejowych na trasie Wrocław- Kraków (źródło: opracowanie własne)

pociągów stanowią czynniki zwiększające atrakcyjność kolei na omawianych trasach. Połączenie Wrocław- Kraków pierwotnie realizowane w dwóch wariantach (tab.3) (rys.3.) charakteryzowało się długimi czasami przejazdu, na poziomie pięciu godzin, co nie mogło stanowić żadnej konkurencji (alternatywy) dla transportu indywidualnego bądź autobusowego. Elementem obrazującym przeskok jakościowy po oddaniu „protezy koniecpolskiej” są prędkości handlowe, które od rozkładu 2014/15 zwiększyły się o około 80% przy bardzo istotnym spadku średniego czasu jazdy. Kolejowe połączenie Wrocław- Kraków stało się konkurencyjne pod względem skrócenia czasu jazdy w stosunku do połączeń autobusowych (szczególnie ekspresowych realizowanych przez autostradę A4). Należy jednak zwrócić uwagę, że pierwotne połączenie przez Katowice stanowiło możliwość połączenia miast na południe od Opola z Krakowem. W aktualnym rozkładzie jazdy, przy trasowaniu „protezą koniecpolską” taka alternatywa została bardzo mocno ograniczona (do 3 pociągów w dobie). Połączenia przez Opole, Katowice (wariant 1,2) mimo ograniczeń w liczbie połączeń wykazują stały niewielki wzrost prędkości handlowych, co może przełożyć się na ewentualne perspektywy na przyszłość np. wykorzystanie obu tras.

Trasa do Warszawy ma inną charakterystykę, związaną z większą liczbą możliwości trasowania pociągów (5 wariantów). Jedynym wariantem wykorzystywanym w każdym omawianym rozkładzie jazdy jest wariant 2, na którym największy przeskok jakościowy miał miejsce w rozkładzie 2015/16 (przez Łódź). Przed uruchomieniem „protezy koniecpolskiej” najszybsze połączenia realizowane były właśnie przez Poznań, gdzie prędkość handlowa utrzymywała się na poziomie około 87 km/h. Wykorzystanie innego korytarza kolejowego, Centralnej Magistrali Kolejowej, związane było z wariantem 5, który był wykorzystywany do 2014 r. Duże prędkości handlowe na ww. wariantach pozwalały na trasowanie przez nie pociągów najwyższej kategorii.

Największa zmiana jakościowa jednak widoczna była od rozkładu 2014/15, wraz z otworzeniem „protezy koniecpolskiej” (warianty 3,4), co pozwoliło na istotny wzrost prędkości handlowych w

stosunku do trasy przez Łódź. W kolejnym rozkładzie 2015/16 wariant 3 charakteryzował się podobną prędkością handlową, istotny wzrost (o 35 %) wystąpił w wariantcie 4. W aspekcie długości przejazdu trasowanie przez „protezę koniecpolską” pozwoliło o skrócenie czasu jazdy o ponad 02h:30 min.

Skrócenie średnich czasów jazdy do 4 h, pozwoliło na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego, co wydaje się szczególnie istotne w aspekcie istniejącej drogi ekspresowej S8 łączącej Wrocław z Warszawą. Poprawa oferty transportu kolejowego może skłonić podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego. Należy zaznaczyć, że „proteza koniecpolska” w przypadku połączenia z Warszawą wpłynęła na dwa ciągi komunikacyjne: Wrocław – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Warszawa oraz Wrocław – Opole – Częstochowa – Warszawa przez Centralną Magistralę Kolejową. Trasowanie pociągów przez Piotrków Trybunalski zwiększa potencjalną dostępność podróży do pociągów wyższych kategorii (IC oraz EIC). Wydaje się, że obecna oferta przewozowa na omawianej trasie z wykorzystaniem trzech ciągów komunikacyjnych jest na odpowiednim poziomie, zarówno w aspekcie liczby połączeń jak i jakości obsługi.

Wykorzystanie „protezy koniecpolskiej” umożliwiło stworzenie pewnej namiastki kolei dużych prędkości w Polsce w połączeniach kolejowych z Wrocławiem. Dzięki stosunkowo niewielkiej inwestycji stworzono sprawny system połączeń pomiędzy Wrocławiem a Warszawą i Krakowem. Należy jednak pamiętać, że jest to tymczasowa alternatywa dla większego projektu budowy kolei dużych prędkości w Polsce i tylko dzięki jego realizacji polski transport kolejowy ma szansę dorównać standardom europejskim, zapewniając wysoki poziom spójności i konkurencyjności obszarów o największym potencjale. Dodatkowo warto zwrócić uwagę, że „proteza koniecpolska” wpływa typowo na połączenia dalekobieżne, międzyaglomeracyjne, związane z najwyższą kategorią połączeń. Nie pełnią one roli regionalnej czy wojewódzkiej, dlatego też rolę przewoźnika jest uzupełnianie tej siatki połączeń w taki sposób żeby nie odcinać innych miast o dużym potencjale, które nie znalazły się na wspomnianej trasie jak choćby Łódź. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Anuszczyk J., Błaszczak P., Wawrzyniak A., Analiza celowości budowy krajowych linii kolejowych dużych prędkości, *Maszyny Elektryczne: zeszyty problemowe*, 2012, nr 2 (95), s.129-133.
- [2] Biedrzycka A., Modernizacja infrastruktury kolejowej w Polsce. Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, 2012, nr 2.
- [3] Dylewski A., Historia kolei w Polsce, Carta Blanca, GW PWN, 2012,
- [4] ESPON 1.1.1, The role of specific situation and potentials of urban areas as nodes in a polycentric development. Final Report, The ESPON Programme, Luxembourg, 2004.
- [5] Gorlewski B., Preferencje pasażerów transportu kolejowego w zakresie skłonności do płacenia za szybszą podróż. *Zeszyty Naukowe. Transport/ Politechnika Śląska*, 2013, nr 80, 29-39.
- [6] Harassek A., Rozwój kolei dużych prędkości na świecie. *Technika Transportu Szynowego*, 2012, nr 5-6
- [7] Janiszewski A., Karbowski H., Kolejowe połączenia pasażerskie Warszawy z Wrocławiem, *TTS Technika Transportu Szynowego*, 2005, nr 22.
- [8] Komornicki T., Korcelli, P., Siłka P., Śleszyński P., Świątek D., Powiązania funkcjonalne pomiędzy polskimi metropoliami, *Polska Akademia Nauk Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyńskiego*, 2013.
- [9] Kowalczyk K., Rosik P.; Wykorzystanie infrastruktury przez przewoźników kolejowych w obsłudze połączeń międzyaglomeracyjnych; *Logistyka* 3/2015.
- [10] Massel A., Linia dużych prędkości Wrocław-Poznań-Łódź-Warszawa. *Technika Transportu Szynowego*, 2005, 12.
- [11] Molik W., Granica prusko-rosyjska w okresie zaborów w Wielkopolsce w: Schmidt (red.) *Granica, Przegląd problematyki badawczej*, Poznań, 2007.
- [12] Ministerstwo Infrastruktury, Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce, Warszawa 2008.
- [13] Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), 2013.
- [14] Parkitny W., Jakość a konkurencja w przewozach pasażerskich. Studium przypadku dla pasażerskich przewozów drogowych, *Czasopismo Techniczne. Mechanika*, 2012, nr 109.
- [15] Susz, S., Pawęska M., Model oceny potencjału pasażerskiego w transporcie publicznym dla województwa dolnośląskiego, *Przegląd Komunikacyjny* 2014, nr 4.
- [16] Wojewódzka-Król, K., Koleje dużych prędkości w świetle polityki zrównoważonego rozwoju transportu. *Przegląd Komunikacyjny*, 2011, nr 3-4.