

Analiza kolejowej dostępności komunikacyjnej do uzdrowisk województw dolnośląskiego i małopolskiego

The analysis of the rail accessibility to the health resorts in the Dolnośląskie and Małopolskie voivodships



Michał Grzegorek

Doktor nauk społecznych

*Polonijne Liceum
Ogólnokształcące Niepubliczne
„Klasyk” w Warszawie*

michalgrzegorek@yahoo.no

Streszczenie: Artykuł dotyczy dostępności kolejowej do uzdrowisk dwóch województw południowej części Polski. Autor przeprowadził ankiety w uzdrowiskach celem identyfikacji cech, które w oczach pacjentów są czynnikami rozwojowymi kolei. Przeanalizowano również treść rozkładów kolejowych pod kątem czasu podróży do uzdrowiska i częstotliwości połączeń. Opracowano autorską typologię dostępności kolejowej do uzdrowisk. Wyróżniono cztery rodzaje uzdrowisk: sąsiedzkiej łączności, nikłej osiągalności, niewykorzystanej szansy i ekspansji turystycznej.

Słowa kluczowe: *Transport kolejowy; Dostępność komunikacyjna; Uzdrowisko*

Abstract: The article concerns railway access to spas of two voivodeships in the southern part of Poland. The author conducted surveys in spas to identify traits that in the eyes of the patients are developmental factors of the railway. The content of railway timetables in terms of travel time to spas and frequency of connections was also analyzed. The idea of an original typology of health resorts is being developed in terms of accessibility by rail. Four types of spas were distinguished: neighborly communication, poor reachability, unused opportunity and tourist expansion.

Keywords: *Railway transport; Transport accessibility; Health resort*

Dostępność transportowa jest niezwykle istotnym komponentem atrakcyjności turystycznej, obok zagospodarowania turystycznego i walorów. Dzięki niej turyści mogą docierać do przestrzeni turystycznej, eksplorować ją, przemieszczać się między bazą noclegową, żywieniową a walorami turystycznymi. Poza transportem drogowym realizowanym indywidualnie, w transporcie publicznym istotną rolę w świetle dostępności komunikacyjnej odgrywa liczba połączeń, czas przejazdu i jego konkurencyjność z innymi środkami lokomocji, jakość transportu na którą składa się wiele czynników – komfort pojazdu, udogodnienia, standard oferowanych usług na pokładzie itp. Transport kolejowy aspiruje do podejmowania konkurencyjnej walki o klienta – pasażera, rywalizując z pozostałymi środkami transportu (samochodami, samolotami, statkami).

Owa konkurencja przejawia się odpowiednią polityką cenową, działaniami inwestycyjnymi (rewitalizacje, remonty) celem skrócenia czasu przejazdu, wprowadzaniem nowego, ulepszonego taboru oferującego więcej możliwości i zwracającego uwagę na więcej potrzeb potencjalnych pasażerów. Autor zamierza dokonać analizy stanu dostępności komunikacyjnej do uzdrowisk województwa dolnośląskiego i małopolskiego jako dwóch regionów posiadających najwięcej miejscowości o statusie uzdrowiska.

Aby przeprowadzić analizę dostępności niezbędne jest określenie jej podstawowych parametrów – założeń metodologicznych, zasięgu, stopnia szczegółowości. Autor podejmując analizę pragnie oprzeć się na metodzie analizy dokumentacji (rozkładów jazdy pociągów) celem określenia czasu przejazdu oraz czę-

stotliwości połączeń, co następnie przy użyciu metod kartograficznych zostanie zaprezentowane na mapach. Zastosowanie metod kartograficznych jest w tym przypadku, wg autora, niezbędne by w sposób graficzny można było ująć czas przejazdu i dokonać porównania na danym obszarze. Należy dodać, że prezentowane w niniejszym artykule wyniki są częścią szerszych badań naukowych, jakie przeprowadził autor w kontekście określania roli transportu kolejowego w dojazdach kuracjuszy do uzdrowisk. Znaczną część owych badań stanowiła analiza wyników zebranych ankiet, które przeprowadzono w lipcu i sierpniu 2017 roku w 6-ciu uzdrowiskach (w Kudowie Zdroju, Polanicy Zdroju, Cieplicach Śląskich Zdroju, Krynicy, Ustce i Kołobrzegu) uzyskując 619 sztuk wypełnionych formularzy z odpowiedziami kuracjuszy na temat ich stosunku do trans-

portu kolejowego, preferencji w tym zakresie, wizerunku kolei oraz stopnia wykorzystania tegoż transportu w dojeździe do uzdrowiska.

Rozkład jazdy pociągów można traktować jako dokument, stanowiący podstawę do analizy naukowej. Jego immanentną cechą jest co prawda zmienność, lecz dzieje się ona w pewnych cyklach. Ustawa o transporcie kolejowym wskazuje coroczną zmianę [9] lecz dopuszcza wprowadzanie poprawek w ciągu roku. W czasie obowiązywania rozkładu jazdy 2015/2016 przewidziano następujące terminy korekt: 13 III, 12 VI, 4 IX, 16 X, co podzieliło rok na 5 okresów obowiązywania rozkładu jazdy. Przeanalizowanie rozkładu jazdy w ciągu roku jest zatem zadaniem utrudnionym, z uwagi na częste poprawki i nowe okresy obowiązywania, dużą rotację zmiany liczby połączeń i zmienność relacji pociągów. Badania prowadzone w różnych okresach czasowych nawet tego samego roku mogłyby zatem przynieść różne wyniki, co utrudniłoby porównywanie i wyciąganie właściwych wniosków. Kwestia sezonu turystycznego dotyczy zwiększonego ruchu w miesiącach letnich i zimowych. Autor pracy zdecydował się na badania rozkładu jazdy w jednym i tym samym okresie jego obowiązywania dla wszystkich miejscowości uzdrowiskowych. Rozwiązanie takie sprzyja porównywalności dostępności komunikacyjnej wszystkich badanych uzdrowisk. Jako okres obowiązywania rozkładu, przyjęty do badań, uznano okres od 13 marca do 11 czerwca 2016 roku. Wybór tegoż okresu podyktowany był spodziewaną wzrastającą po okresie jesienno-zimowym wielkością ruchu turystycznego. Ponadto badanie rozkładu jazdy pociągów w miesiącach drugiego kwartału roku pozwala uchwycić ruch turystyczny, który hipotetycznie może być w większym stopniu uzdrowiskowy – niż w miesiącach wakacyjnych, w których znaczną część przejazdów odbywają rodziny w celach wypoczynkowych.

Analiza rozkładu jazdy przeprowadzona w pracy miała na celu zapo-

znanie się z liczbą pociągów na dobę łączącą wielkie ośrodki miejskie z uzdrowiskami. To z wielkich ośrodków miejskich pochodzi znaczna część turystów odwiedzających uzdrowiska, w tym kuracjuszy przyjeżdżających po zdrowie. Powodów takiej sytuacji jest wiele: znaczna część populacji Polski zamieszkuje miasta (wskaźnik urbanizacji na poziomie powyżej 60%), w wielkich miastach (np. powyżej 200 – 500 tys. mieszkańców) dostęp do służby zdrowia jest lepszy, chorób cywilizacyjnych więcej a tym samym potrzeby naprawy stanu zdrowia są bardziej rozbudowane. Nie bez znaczenia jest również świadomość społeczna, która w wielkich miastach jest bardziej rozwinięta, a co za tym idzie ludzie w większym stopniu niż na wsi decydują się na wyjazdy sanatoryjne. Ponadto duże miasta można traktować jako punkty przesiadkowe, np. turyści lub kuracjusze zmierzający do Kudowy Zdroju przeważnie docierają do stolicy regionu – Wrocławia, skąd w obrębie województwa dojeżdżają do celu. Zatem wielkie miasta (np. stolice województw) można traktować jako regionalne punkty skupiające w większości przypadków ruch turystyczny krajowy (a nawet zagraniczny), z których łatwiej dotrzeć do miejscowości uzdrowiskowej. Sytuacja taka ma miejsce nie tylko w transporcie kolejowym, ale i pozostałych. Po powstaniu w znacznej części województw odrębnych regionalnych przewoźników kolejowych, centralizacja stolicy województwa jako węzła transportowego została jeszcze bardziej podkreślona. Powstało wielu przewoźników, których zasięg funkcjonowania ogranicza się do jednego województwa lub do najbliższych miejscowości tuż za granicą danego województwa, posiadających często walory przesiadkowe. Przykładami takich przewoźników kolejowych są np. Koleje Dolnośląskie, Koleje Mazowieckie, Koleje Małopolskie.

Analiza ilościowa sprzyja formułowaniu wniosków dotyczących dostępności komunikacyjnej. Liczba połączeń jest pewną odpowiedzią na zapotrzebowanie społeczne oraz

często swoistym kompromisem pomiędzy pełnymi potrzebami społeczności zamieszkującej obszar wzdłuż danej linii kolejowej a możliwościami np. technicznymi, taborowymi, organizacji ruchu na linii, wreszcie ekonomicznymi. Liczba połączeń na dobę i ich czas realizacji mogą dostarczać wielu pośrednich informacji o grupach odwiedzających. Przykładowo częste połączenia poranne (od np. godziny 4 do 8) oraz popołudniowe (od np. godziny 14 do 18), realizowane w dni robocze od poniedziałku do piątku informują o dużej liczbie pasażerów przemieszczających się do (i z) pracy lub szkoły (w terenach silnie zurbanizowanych). W przypadku połączeń nocnych (w tym z wagonami z miejscami do leżenia i miejscami sypialnymi) realizowanych w okresie ferii zimowych lub letnich, z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić turystyczny charakter takich połączeń. Równomierny rozkład liczby połączeń w ciągu doby świadczyć może o stałym zainteresowaniu podróżnych rejonem, lecz również o umiejętnie prowadzonej polityce transportowej władz chcących zapewnić elastyczny dostęp do rejonu. Aby uchwycić i przedstawić w graficzny sposób czas przejazdu użyto w pracy metody kartograficznej izochron. Metoda ta jest często wykorzystywana przez autora niniejszego artykułu celem zobrazowania zależności pomiędzy transportem a turystyką i zobrazowania ich w ujęciu kartograficznym (m. in. w: "Analiza dostępności kolejowej do największych miejscowości turystycznych w polskich górach", Przegląd Komunikacyjny nr 6 (czerwiec 2014), str. 25-28 [1]; „Autobusowa i kolejowa oferta w relacjach Szczecin – Wybrzeże Bałtyku”, Przegląd Komunikacyjny nr 3 (marzec 2009), str. 27-32 [2]; „Ekwidystanty czasowe dostępności komunikacyjnej do wybranych miejscowości nadbałtyckich Pobrzeża Koszalińskiego”, Transport i Komunikacja nr 6 (listopad – grudzień 2007), str. 12-17 [3]; „Nałęczowska Kolej Dojazdowa i jej rola w kształtowaniu przestrzeni turystycznej”, Przegląd Komunikacyjny

nr 10 (październik 2006), str. 32-35 [4]. Metoda polega na wyznaczeniu linii ukazujących jednakową dostępność czasową względem punktu odniesienia [6]. Za punkt odniesienia uznano stolicę województwa, w którym znajdują się czynne linie kolejowe dowożące pasażerów do uzdrowisk statutowych. Ponieważ badane są wszystkie uzdrowiska statutowe w Polsce południowej posiadające czynną linię kolejową, niezbędne jest wykonanie kilku map – oddzielnych dla każdego województwa. Z uwagi na różnicowanie rodzajów pociągów pasażerskich (osobowe – zatrzymujące się na wszystkich stacjach i przystankach oraz dalekobieżne – nie zatrzymujące się na wszystkich stacjach) – konieczne jest umieszczenie na mapie dostępności takiegoż różnicowania. W przypadku różnych pociągów dalekobieżnych poruszających się z różnymi prędkościami na danej linii do uzdrowiska (np. pociągów pospiesznych typu TLK, pociągów InterCity, ekspresów Premium realizowanych jednostkami Pendolino itd.) – przyjęto najszybsze połączenie pomiędzy stolicą województwa a uzdrowiskiem. W niektórych przypadkach szybkie pociągi (np. Pendolino) mogą się nie zatrzymywać na stacji danego uzdrowiska, dlatego też przyjęto najszybsze połączenie pasażerskie dalekobieżne, które pozwala turystom wysiąść na stacji miejscowości uzdrowskiej. Wedle tej prędkości naniezione zostały na mapę izochrony. W przypadku połączeń osobowych – czasy przejazdu będą nieco dłuższe, co wynika z faktu zatrzymywania się na każdej stacji i przystanku osobowym. Dlatego też izochrony będą uwzględniały najwolniejsze połączenie pomiędzy stolicą województwa a uzdrowiskiem. Pozwoli to na uchwycenie różnic pomiędzy czasem dojazdu pociągiem osobowym i najszybszym dalekobieżnym. Wnioski takie mogą posłużyć chociażby do analizy konkurencyjności połączeń np. osobowych w stosunku do innych form transportu. Ponadto brak linii w kolorze przyporządkowanym połączeniom najszybszym może świadczyć o

istnieniu na danej linii jedynie pociągów osobowych.

Metodę analizy dokumentacji, jaką jest rozkład jazdy (celem zbadania liczby połączeń) oraz metodę kartograficzną izochron (celem zbadania czasu przejazdu) przeprowadzono tak, by była ona powtarzalna. Innymi słowy, osoba przeprowadzająca podobne badanie na podobnym materiale (uzdrowiska) i na tym samym rozkładzie jazdy (ten sam okres funkcjonowania) otrzymać powinna takie same wyniki badań.

Kolejną kwestią mającą istotne znaczenie dla badań, jest materiał badawczy. Są nim uzdrowiska statutowe funkcjonujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Aby określić jednoznacznie, które uzdrowiska będą poddane badaniom, należy zapoznać się z listą uzdrowisk statutowych opublikowaną przez organy rządowe (Ministerstwo Zdrowia), a następnie określić do których miejscowości docierają linie kolejowe i które z nich są czynne i w rozkładzie jazdy 2015 / 2016 (a w szczególności w części rozkładu funkcjonującej od 13 marca do 11 czerwca 2016 roku) utrzymują połączenia pasażerskie.

Uzdrowiskiem jest obszar, na terenie którego prowadzi się lecznictwo uzdrowskie (np. w oparciu o znajdujące się na jego terytorium surowce lecznicze) [8]. Obszarowi takiemu nadaje się status uzdrowska w oparciu o wniosek danej gminy i opracowanie przez nią tzw. operatu uzdrowskiego, który stwierdza spełnianie wymogów. Do nich z kolei zalicza się między innymi: posiadanie leczniczego klimatu i źródeł surowców leczniczych, posiadanie zakładów leczniczych, szpitali i sanatoriów świadczących usługi lecznictwa uzdrowskiego. Ustawodawca podkreśla również ponadlokalne znaczenie miejscowości ubiegającej się o status uzdrowska.

W Polsce obecnie 45 miejscowości zalicza się do uzdrowisk statutowych [11]. Nie wszystkie z nich posiadają linie kolejowe. W województwie dolnośląskim przeanalizowano dostępność kolejową do: Cieplic Śląskich,

Jedliny, Polanicy, Dusznik, Kudowy i Długopola. Linie kolejowe do Świeradowa, Przerzeczyna i Łądką nie prowadzą bowiem połączeń pasażerskich a kolej nie dociera do Czerniawy i Szczawna Zdroju. W województwie małopolskim przeprowadzona została analiza dostępności kolejowej do Swoszowic-Krakowa, Rabki, Piwnicznej, Żegiestowa, Muszyny i Krynicy, w przypadku Szczawnicy, Wysowej i Wapiennego nie podejmowano analizy z uwagi na brak linii kolejowych.

Województwo dolnośląskie jest obszarem bogatym w zarówno w uzdrowiska (aż 11 miejscowości, co daje blisko 25% liczby polskich uzdrowisk statutowych), jak i w linie kolejowe. Gęstość sieci kolejowej jest jedną z wyższych w kraju (ok. 8,8 km na 100 km², przy średniej ok. 6,2 km na 100 km² dla całego kraju) [7], co spowodowane jest zaszczołkami historycznymi. Obszar województwa niegdyś należał do zaboru pruskiego, na terenie którego dość sprawnie przebiegał rozwój sieci kolejowej.

W rozkładzie jazdy obowiązującym w badanym okresie (13 marca – 11 czerwca 2016 r.) nie ma żadnego bezpośredniego połączenia Wrocławia z **Jedliną Zdrój**. Oficjalna wyszukiwarka – pierwsza proponowana przez internet po wpisaniu frazy „rozkład jazdy pociągów” [10], zaleca przesiadki w Wałbrzychu lub Kłodzku. Z racji położenia Jedliny w bezpośrednim sąsiedztwie Wałbrzycha (ok. 5-6 km od stacji kolejowej Wałbrzych Główny), autor przyjął Wałbrzych za dogodniejszy punkt przesiadkowy. Proponowane przesiadki w Kłodzku znacznie wydłużają podróż (z ok. 2 godzin przez Wałbrzych do ok. 3 godzin przez Kłodzko). Dla daty 30 marca (środa) wybranej z badanego okresu obowiązującego rozkładu – strona www.rozklad-pkp.pl zaproponowała 9 możliwości dojazdu z Wrocławia Głównego do Jedliny Zdrój. Większość połączeń realizowanych jest pociągami spółki Koleje Dolnośląskie. Pierwsze połączenie możliwe jest pociągiem złożonym z jednostek trakcyjnych o godz. 7:15 z Wrocławia do Wałbrzycha Głównego (przyjazd na

godzinę 8:41), skąd po 14 minutach na przesiadkę odjeżdża szynobus do Jedliny Zdrój (o godz. 8:55, przyjazd na godzinę 9:07). W obu przypadkach są to połączenia osobowe (realizowane przez pociągi zatrzymujące się na każdej stacji i przystanku osobowym). Przytoczone ranne połączenie jest jednym z najkrótszych (całkowity czas dojazdu ze stolicy województwa wynosi 1 godzinę i 52 minuty) – najkrócej da się pokonać tę trasę połączeniami południowymi – w 1 godzinę i 43 minuty (o godz. 11:45 z Wrocławia na godz. 13:28 w Jedlinie Zdr.). Zaledwie w 3 przypadkach wyszukiwarka zaleca skorzystanie z usług innego przewoźnika niż Koleje Dolnośląskie, tylko w pierwszym etapie podróży z Wrocławia (o godz. 8:30, 15:46 i 22:55) – z Przewozów Regionalnych. Godziny wyjazdu z Wrocławia Głównego na wybrany dzień przedstawiają się następująco: 7:15, 8:30, 11:45, 13:07, 14:59, 15:46, 18:03, 22:55 i 23:06. Z analizy godzin odjazdu wynika, że stosunkowo duże nagromadzenie pociągów koncentruje się w godzinach porannych (pomiędzy godz. 7 a 9) oraz w godzinach popołudniowych (pomiędzy godz. 13 a 16). Między tymi szczytami przewozowymi istnieje zaledwie jedno połączenie (o godz. 11:45). Co ciekawe, wszystkie te połączenia dzienne pozwalają na pokonanie trasy w czasie do 3,5 godziny, podczas gdy 2 połączenia wieczorne są znacznie dłuższe i umożliwiają dojazd w czasie od 6 godzin i 49 minut (w przypadku połączenia o godz. 22:55) do nawet 7 godzin i 10 minut (połącznie o godz. 23:06 z Wrocławia Głównego). Spowodowane jest to przyjazdem pociągów z Wrocławia do Wałbrzycha lub Kłodzka w okolicy północy, przy braku możliwości dalszej jazdy i konieczności oczekiwania na pierwsze wczesne połączenie ranne do Jedliny Zdroju. Po wprowadzeniu takiego samego zapytania dla daty 3 kwietnia (niedziela) strona również wykazała 9 połączeń na dobę (jedyną różnicą było połączenie zamiast o godz. 11:45, nieco wcześniej z Wrocławia – o godz. 10:55).

Reasumując, połączenia stolicy

województwa z Jedliną Zdrój nie są wykonywane bezpośrednio (konieczność 1 przesiadki), są tylko realizowane pociągami pasażerskimi (w większości spółki Koleje Dolnośląskie, poza tym pociągami Przewozów Regionalnych), istnieje 9 połączeń na dobę w dzień roboczy. Trasa pokonywana jest od ok. 83 minut do 200 minut (średnio 142 minuty), nie licząc połączeń z nocnym oczekiwaniem na pierwszy pociąg ranny do Jedliny po przesiadce w Kłodzku lub Wałbrzychu.

Cieplice Śląskie Zdrój są uzdrowiskiem położonym w granicach administracyjnych Jeleniej Góry, jednakże nieco dalej za główną stacją kolejową. Przy zaobserwowanych 13 połączeniach stolicy regionu z Jelenią Górą (12 połączeń bezpośrednich i 1 z przesiadką w Węglińcu) realizowanych w dniu 30 marca (dzień roboczy), zaledwie 7 bezpośrednich połączeń wiąże Wrocław z dzielnicą uzdrowską Jeleniej Góry (poprzez stację Jelenia Góra Cieplice). Aż 6 z nich prowadzą Koleje Dolnośląskie, jedno połączenie uruchomiły Przewozy Regionalne. Wszystkie wymienione połączenia są osobowe, brak połączeń dalekobieżnych (nie zatrzymujących się na wszystkich stacjach, a przez to jadących szybciej). Godziny odjazdów pociągów z Wrocławia są następujące: 4:47, 7:15, 9:43, 10:55, 12:50, 14:59, 16:50. Jak widać, zachowany tu został przybliżony 2-godzinny takt odjazdów. Dziwić może brak połączeń bezpośrednich po godzinie 16:50 – aż do następnego dnia. Ponieważ połączenia są bezpośrednie, nie ma konieczności poddawania się różnie rozłożonym w czasie okresom na przesiadkę, co wpływa na stosunkowo podobny czas przejazdu wahający się od 2 godzin i 29 minut w najkrótszym przejeździe pociągiem o godz. 9:43 do 2 godzin 51 minut w połączeniu rannym o godz. 4:47. Średni czas przejazdu oscyluje zatem ok. 160 minut. Turystyczny charakter linii może podkreślać uruchomienie dodatkowego połączenia w weekendy – w niedzielę 3 kwietnia na tej trasie funkcjonuje nie 7 lecz 8 połączeń.

Różnica dotyczy godzin porannych, w których funkcjonują następujące pociągi odjeżdżające z Wrocławia Głównego: o godz. 5:48 (pociąg dalekobieżny), o godz. 6:18, 7:15 i 9:24 (pociągi osobowe). Pociąg dalekobieżny uruchamiany przez przewoźnika PKP Intercity kategorii TLK o nazwie Aurora kursuje w relacji Wrocław Główny – Szklarska Poręba i pokonuje trasę do Ciepliec (na stację Jelenia Góra Cieplice) w czasie podobnym do pociągów osobowych (2 godziny 35 minut czyli 155 minut), co wynika z długiego (18-minutowego) postoju na stacji Jelenia Góra.

Z racji położenia na tej samej linii, dostępność do **Polanicy Zdr., Dusznik Zdr. i Kudowy Zdr.** będzie analizowana wspólnie. Aby dostać się do tych uzdrowisk w dzień roboczy (wybrano losowo jeden w środku tygodnia w okresie obowiązywania badanego rozkładu) wyszukiwarka połączeń podpowiada możliwość skorzystania z 6 połączeń na dobę z Wrocławia (dnia 30 marca 2016). Pociągi wyruszają ze stolicy Dolnego Śląska o godzinach: 5:35, 6:34, 8:30, 13:07, 15:46 i 17:58. Jedynie połączenie w środku dnia jest bezpośrednie (pociąg Kolei Dolnośląskich wyjeżdżający o godz. 13:07), pozostałe połączenia uwzględniają 1 przesiadkę w Kłodzku pozwalającą na skorzystanie z pociągu Przewozów Regionalnych (do Kłodzka) i Kolei Dolnośląskich (do uzdrowisk). Do Polanicy Zdroju pociągi docierają odpowiednio o godz.: 8:00, 9:27, 12:36, 15:02, 18:20 i 20:07. Najdłuższym połączeniem jest wybór pociągu rannego o godz. 8:30 z Wrocławia (całkowity czas przejazdu z uwzględnieniem przesiadki wynosi 4 godziny i 6 minut), najkrótsze połączenie (pociąg bezpośredni Kolei Dolnośląskich wyjeżdżający o godz. 13:07) dociera do Polanicy po 1 godzinie i 55 minutach. Wszystkie pozostałe połączenia mieszczą się w przedziale od 2 godzin 9 minut do 2 godzin 53 minut. Średni czas przejazdu do Polanicy wynosi 181 minut. Wszystkie połączenia realizowane są pociągami osobowymi.

Do Dusznik dociera ta sama liczb

ba pociągów w ciągu doby. Pociągi zatrzymują się w Dusznikach we wszystkich 6-ciu przypadkach dokładnie 21 minut później niż w Polanicy, natomiast do Kudowy Zdroju dojeżdżają od 24 do 30 minut później niż do Dusznik. Średni czas przejazdu do Dusznik wynosi zatem 202 minuty, natomiast do Kudowy Zdroju – 229 minut.

W dzień weekendowy (np. niedzielę 3 kwietnia) do Kudowy, a tym samym Dusznik i Polanicy dociera 5 połączeń kolejowych z Wrocławia (w tym 2 bezpośrednie). Wyruszają o godz.: 7:21 (bezpośredni pociąg przewoźnika Koleje Dolnośląskie), 9:24, 13:07 (bezpośredni pociąg KD), 15:46 i 17:58. Pozostałe połączenia z przesiadkami bazują na dojeździe pociągiem Przewozów Regionalnych do Jaworzyny Śląskiej lub Kłodzka a następnie skorzystaniu z szynobusów KD. Wszystkie przytoczone pociągi mają rangę osobowych i zatrzymują się na każdej stacji i przystanku osobowym.

Długopole Zdrój położone jest w południowej części powiatu kłodzkiego, na trasie prowadzącej z Kłodzka do Międzylesia i dalej do granicy z Czechami. Wyszukiwarka połączeń [10] wskazuje na możliwość 9 połączeń stolicy województwa z uzdrowiskiem w dzień roboczy. Są to pociągi wyruszające o godz.: 5:35, 6:34, 8:30, 10:40, 13:07, 14:05, 14:54, 16:46 i 19:31. Tylko połączenie o godz. 13:07 wymaga od podróżujących przesiadki w Kłodzku, pozostałe dojeżdżają bezpośrednio do Długopola. Warto dodać, że część połączeń realizowanych jest pociągami międzynarodowymi docierającymi do Czech (6:34 do miejscowości Usti nad Orlici, 10:40 do miejscowości Lichkov, 16:46 do miasta Pardubice oraz pociąg z Kłodzka do Usti nad Orlici skomunikowany z pociągiem z Wrocławia wyjeżdżającym o godz. 13:07).

Czas przejazdu całej trasy z Wrocławia do Długopola waha się od 2 godzin 3 minut do 2 godzin 20 minut, przez co średni czas przejazdu wynosi 132 minuty. W niedzielę (3 IV) połączeń uruchamianych jest nieco mniej

– nie odjeżdżają 2 pociągi o godz.: 5:35 i 14:05.

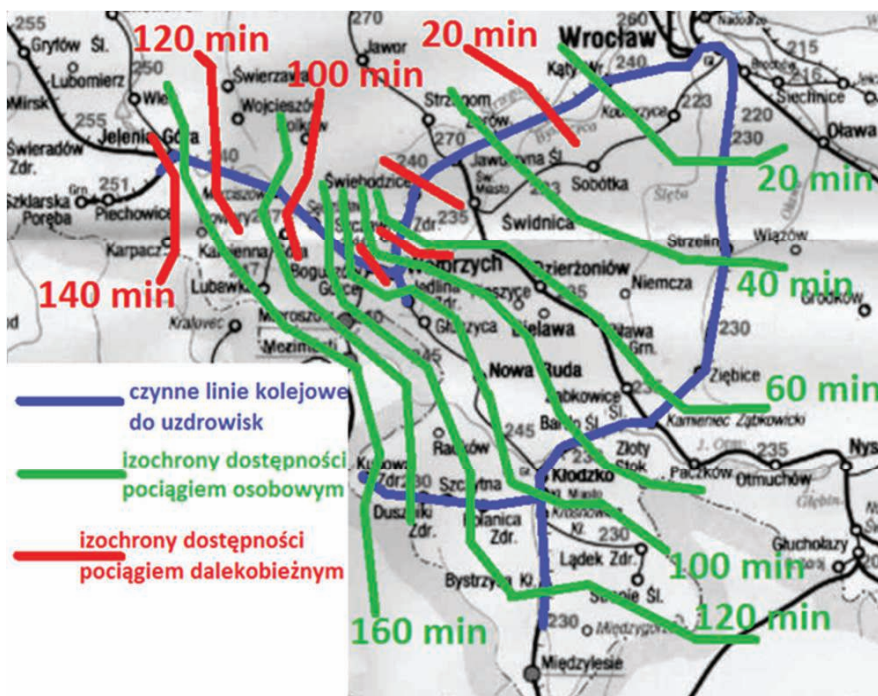
Województwo małopolskie obfituje w miejscowości o statucie uzdrowska. Są wśród nich: Swoszowice-Kraków, Rabka Zdrój, Piwniczna Zdrój, Żegiestów Zdrój, Muszyna i Krynica Zdrój – jako miejscowości posiadające czynne połączenia pasażerskie.

Swoszowice-Kraków oraz **Rabka Zdrój** położone są na trasie prowadzącej z Krakowa Głównego do Zakopanego. Z Krakowa Głównego spora część pociągów dociera do Krakowa Płaszowa, gdzie zmieniając kierunek jazdy lokomotywy pociągów dalekobieżnych są przeczepiane na drugą stronę. Taki układ sieci komunikacyjnej wymusza w dużej mierze dojazd do stacji Kraków Płaszów i częste przesiadki. Część pociągów dociera bezpośrednio z Krakowa Głównego w stronę obu uzdrowisk (Swoszowice i Rabki), jednakże powiązane jest to z postojem (zmiana kierunku jazdy). Dlatego też w niniejszej pracy zdecydowano się na badanie dostępności komunikacyjnej z Krakowa Płaszowa.

Na przykładzie daty 25 maja (dzień roboczy – środa), wybranej z zakresu obowiązywania badanego rozkładu jazdy, z Krakowa Płaszowa do Swoszowic można dotrzeć następującymi pociągami osobowymi: 3:59, 6:28, 7:47, 8:21, 10:27, 12:54, 14:29, 15:50, 16:04, 16:26, 16:53, 18:00, 18:30, 19:01 i 19:53. Prócz tych 15-stu połączeń osobowych realizowanych przez spółkę Przewozy Regionalne, nie funkcjonują żadne pociągi pociągów pospiesznych. Wynika to zapewne z faktu, iż przystanek Kraków-Swoszowice jest położony w ramach dużego ośrodka miejskiego, jakim jest Kraków, lecz w peryferyjnej części. Pociągi dalekobieżne zatrzymują się na terenie miasta wyłącznie na stacjach położonych centralnie lub o charakterze węzłowym (dworce: Kraków Główny i Kraków Płaszów). Stacja Kraków-Swoszowice należy do ruchu aglomeracyjnego, stąd natężenie połączeń jest wyraźnie duże. W okresie od godziny 6:25 do godz. 8:25 uruchomiono 3 pociągi (średnio co godzinę), a w czasie popołudniowego ruchu szczytowego dla wraca-

jących z pracy i ze szkół (pomiędzy godziną 15:00 a 17:00) funkcjonują aż 4 połączenia (ze średnim taktem 30-minutowym). Pociągi pokonują ten odcinek od 11 do 14 minut (średnio w 12,5 minuty – w zaokrągleniu w 13 minut). W niedzielę 29 maja pomiędzy Krakowem Płaszowem a uzdrowską częścią miasta kursuje 13 pociągów. Zmiany w stosunku do dni roboczych polegają na tym, że rano system wykazuje połączenie przez Skawinę (pociągiem TLK do Skawiny o godzinie 4:54, następnie przesiadkę w Skawinie i przyjazd do Krakowa Swoszowic na godzinę 5:32). W sumie łącznie to trwa 38 minut. Ponadto w rozkładzie weekendowym uwzględniono pociąg 9:20, a nie uwzględniono jadących w dni robocze pociągów o godz.: 3:59, 10:27, 12:54 i 19:53. W ciągu dnia powstaje przerwa od godziny 9:20 do 14:29, kiedy to nie ma żadnego pociągu w stronę Swoszowic.

W dzień roboczy (25 maja, środa) z Krakowa Płaszowa do Rabki Zdroju dojeżdżają 4 pociągi na dobę. Pierwszy pociąg – osobowy Przewozów Regionalnych, wyrusza o godz. 7:47, kolejne pociągi tej samej kategorii i spółki – o godz. 12:54, 16:53 i 19:01. Trasę pokonują w czasie od 128 minut do 147 minut (średnio przez 138 minut). W niedzielę (29 maja) połączeń jest więcej, lecz w większości nie są one bezpośrednie. System na stronie internetowej www.rozklad-pkp.pl wskazuje na następujące niedzielne połączenia: 4:54 (pociąg dalekobieżny TLK do Chabówki, dalej pociąg osobowy Przewozów Regionalnych), 7:47 (bezpośredni, osobowy), 9:15 (pociąg dalekobieżny TLK do Chabówki, dalej pociąg osobowy Przewozów Regionalnych po ponad 4-godzinnym czekaniu na przesiadkę), 11:54 (Ekspres InterCity do Chabówki i pociąg osobowy do Rabki), 16:53 (bezpośredni, osobowy), 19:01 (dwa pociągi osobowe Przewozów Regionalnych – pierwszy do Suchej Beskidzkiej a drugi po ponad 8-godzinnym postoju do Rabki). Jak widać dwa połączenia niedzielne nie są zbyt atrakcyjne dla potencjalnych



1. Izochrony dostępności kolejowej z Wrocławia do uzdrowisk statutowych Polski województwa dolnośląskiego. Źródło: opracowanie własne – Michał Grzegorek

turystów z uwagi na zbyt długi okres oczekiwania na przesiadkę (odpowiednio ponad 4 i ponad 8 godzin). Połączenia te jednak wykazano w niniejszej analizie, gdyż zostały wskazane przez system komputerowy i widnieją w zapytaniu w wyszukiwarce połączeń kolejowych. Średni czas przejazdu w niedzielę jest zatem wydłużony z uwagi na wykazanie tychże czasochłonnych połączeń i wynosi ok. 6 godzin i 20 minut. Wynik nie jest jednak miarodajny. Aby był bardziej zbliżony do rzeczywistego, należałoby odrzucić w pomiarze średniego czasu przejazdu połączenia przesiadkowe z tak długim czasem na oczekiwanie na drugi pociąg. Po odrzuceniu obu zbyt wydłużonych czasowo połączeń pozostają wartości mieszczące się w zakresie od 2 godzin 11 minut do 4 godzin 31 minut (średnia 201 minut).

Kolejna grupa uzdrowisk małopolskich położona jest w dużym skupieniu, wzdłuż doliny rzeki Poprad, w Beskidzie Sądeckim. Są to uzdrowiska statutowe: **Piwniczna Zdrój, Żegiestów Zdrój, Muszyna i Krynica Zdrój**. Wszystkie one leżą w tejże kolejności i na tej samej linii kolejowej łączącej Tarnów z Krynica i będącej odnogą skierowaną na po-

łudnie ważnego szlaku transportowego łączącego Kraków ze Lwowem (przez Tarnów, Rzeszów i Przemyśl). Z Krakowa Płaszowa (z racji większej odległości) nie dociera do nich zbyt wiele pociągów bezpośrednich (1 na dobę w dni robocze), w pozostałych przypadkach konieczna jest przesiadka w Tarnowie. Połączenia wykazane w wyszukiwarce mówią o 4 możliwościach dojazdu do Krynicy (przez Piwniczną, Żegiestów i Muszynę): po pierwsze – ranny bezpośredni pociąg osobowy Przewozów Regionalnych o godz. 6:26 (docierający do Piwnicznej Zdroju o godz. 10:04, do Żegiestowa o godz. 10:29, do Muszyny o 10:46 i finalnie do Krynicy o godz. 11:11); po drugie – kolejny ranny pociąg osobowy o godzinie 8:10 do Tarnowa o godzinie 9:29 z koniecznością przesiadki na pociąg osobowy ponad 4 godziny później (o godz. 13:38) i docierający do uzdrowisk odpowiednio o godz. 16:06 (Piwniczna Zdrój), 16:32 (Żegiestów Zdrój), 16:56 (Muszyna) i 17:21 (Krynica Zdrój); po trzecie – pociąg (InterCity) wyruszający z Krakowa Płaszowa o godz. 9:55 i docierający do Tarnowa na godzinę 10:50, następnie konieczność oczekiwania aż do godziny 13:38 na pociąg osobowy opisany w poprzednim połączeniu; po

czwarte – popołudniowe połączenie obejmujące dwa pociągi osobowe Przewozów Regionalnych (o godz. 14:37 do Nowego Sącza i o godz. 18:15 z Nowego Sącza do Krynicy – zatrzymujący się w Piwnicznej Zdroju o godz. 18:41, w Żegiestowie Zdroju o godz. 19:11, w Muszynie o godz. 19:27 i w Krynicy o godzinie 19:52).

W niedzielę (na przykładzie dnia 29 maja) sposobów dotarcia z Krakowa Płaszowa do Krynicy i uzdrowisk położonych w jej pobliżu jest tyle samo (4), z tą różnicą, że w rozkładzie uwzględniono więcej pociągów bezpośrednich. Pierwszy odjeżdża już o godzinie 3:08 (pociąg dalekobieżny TLK) i dociera do uzdrowisk o godz.: 6:28 do Piwnicznej Zdroju, o 6:52 do Żegiestowa Zdroju, o 7:08 do Muszyny i o godz. 7:41 do Krynicy. Drugi pociąg – kursujący również w dni robocze – wyrusza o godz. 6:26. Trzecie połączenie to bezpośredni pociąg dalekobieżny TLK wyruszający z Krakowa o godz. 8:55 dociera do uzdrowisk Beskidu Sądeckiego odpowiednio o godz. 11:58, 12:23, 12:38 i 13:11. Czwarte połączenie – podobnie jak w dni robocze – z koniecznością przesiadki w Nowym Sączu.

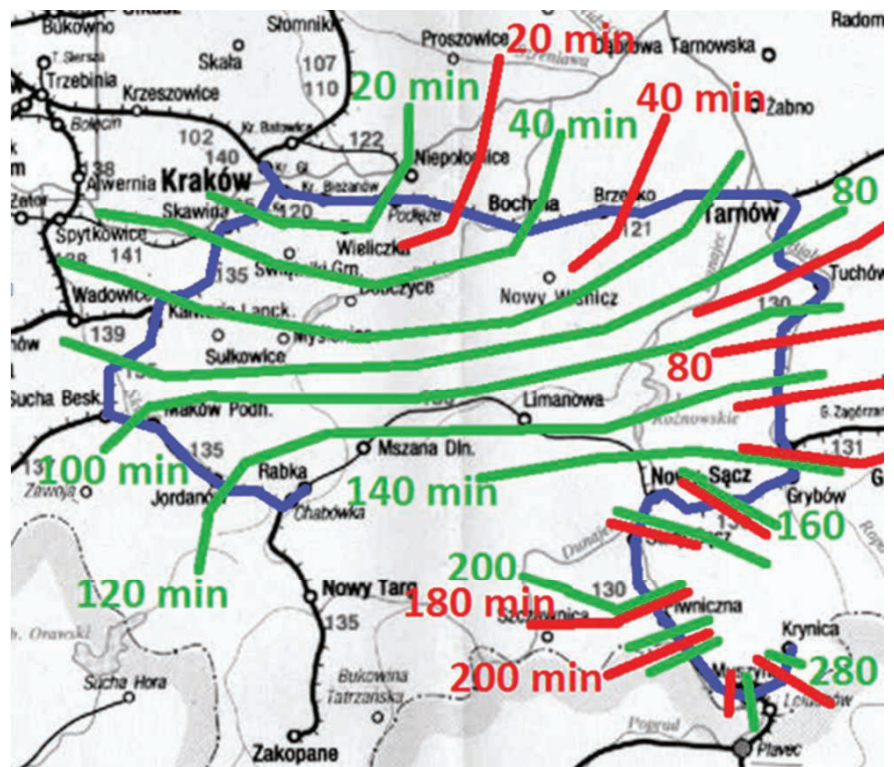
Średni czas przejazdu z Krakowa Płaszowa do Piwnicznej oscyluje między najszybszym połączeniem bezpośrednim w dni robocze (218 minut) a najwolniejszym z koniecznością przesiadki (244 minuty) i wynosi dokładnie 231 minut. Do Żegiestowa podróż zabiera od 243 minut do 274 minut (średnio 259 minut); do Muszyny – od 260 minut do 310 minut (średnio 285 minut) i do Krynicy – od 285 minut do 315 minut (średnio 300 minut).

Badane linie kolejowe zaznaczono kolorem niebieskim, natomiast linie izochron dla pociągów osobowych – kolorem zielonym, dla pociągów dalekobieżnych – kolorem czerwonym. Izochrony zostały poprowadzone co 20 minut jazdy pociągiem (patrz rysunek 1).

W Polsce południowo-zachodniej uzdrowiska koncentrują się w województwie dolnośląskim. Ze stolicy tego regionu – Wrocławia – prowadzą

dwie linie kolejowe do uzdrowisk – pierwsza w stronę Wałbrzycha (z odgałęzieniem do Jedliny Zdroju) i dalej do Jeleniej Góry Cieplic oraz druga – w stronę Kłodzka (z dwoma odnogami – w kierunku Kudowy i Długopola). Z Wrocławia do Jedliny Zdroju można przedostać się pociągiem osobowym w ciągu 103 minut, do Cieplic Śląskich (uzdrowskiej dzielnicy Jeleniej Góry) – przez 171 minut wybierając pociągi osobowe, przez 149 minut średnio pociągiem dalekobieżnym. Do uzdrowisk kłodzkich czas przejazdu z Wrocławia przedstawia się następująco: do Długopola – 132 minuty, do Polanicy 181 minut, przy czym podczas analizowania rozkładów jazdy wykazano, że najkrótsze połączenie czasowe pociągiem osobowym zajmuje zaledwie 115 minut (i ono zostało wzięte pod uwagę podczas wytyczania izochron). Tym samym do Dusznik pociąg pokonując tę trasę jedzie 136 minut a do Kudowy Zdroju – 163 minuty. Izochrony z Wrocławia do uzdrowisk województwa dolnośląskiego przedstawia rysunek 1.

Trudny i ciężko dostępny teren dla rozwoju kolei na terenie południowej części województwa dolnośląskiego, czego przyczyną jest ukształtowanie powierzchni, stanowić może słabą stronę sytuacji kolejnictwa na tym obszarze. Z drugiej strony duża liczba miejscowości turystycznych i uzdrowisk statutowych oraz gęsta sieć kolejowa mogą być odczytane jako mocne strony. Sporym problemem jest również stan infrastruktury kolejowej, co szczególnie widoczne jest na mapach w postaci zagęszczenia izochron. Zły stan torowisk i niska średnia prędkość pojazdów szynowych przyczyniają się do długiej podróży z Wrocławia do uzdrowisk dolnośląskich. Z kolei istnienie dużych ośrodków miejskich i stosunkowo duża urbanizacja terenu stanowi szansę na uruchomienie dużej liczby połączeń pozwalających na rozwiezienie pasażerów po regionie, w tym do uzdrowisk. Może to wpływać na częstsze decyzje niezmotoryzowanych potencjalnych turystów co do



2. Izochrony dostępności kolejowej z Krakowa do uzdrowisk statutowych Polski województwa małopolskiego. Źródło: opracowanie własne – Michał Grzegorek

podejmowania podróży do np. Kudowy Zdroju czy Cieplic. Duże miasta – jak Wałbrzych czy Jelenia Góra same w sobie są miejscowościami emisyjnymi. Przy tak stosunkowo niewielkiej odległości uzdrowisk od tychże miast spodziewać się należy ruchu turystycznego krótkookresowego, np. pobytów weekendowych. Odległości czasowe z Wałbrzycha do Jedliny Zdroju oraz z Jeleniej Góry do Cieplic Śląskich mieszczą się w ramach jednej izochrony, a więc w czasie do 20 minut. Sytuacja dojazdu ze stolicy województwa wygląda nieco gorzej. Najszybciej można dotrzeć z Wrocławia do uzdrowiska Jedlina Zdrój (w nieco ponad 100 minut), najdłuższa podróż czeka turystów zmierzających do uzdrowiska Kudowa Zdrój (powyżej 160 minut).

Województwo małopolskie posiada dwie linie kolejowe prowadzące ze stolicy regionu do uzdrowisk (linia z Krakowa do Rabki i do Krynicy). Jako uśrednione połączenie kolejowe pociągiem osobowym z Krakowa Płaszowa do Rabki (przez Kraków Swoszowice) przyjęto opisywane w niniejszej pracy podczas analizy rozkładów jazdy połączenie bezpo-

średnie pociągiem porannym wyruszającym ze stolicy województwa o godzinie 6:26. Wedle rozkładu jazdy tegoż pociągu osobowego stacja w Piwnicznej jest osiągnięta po 218 minutach podróży, stacja w Żegiestowie – po 243 minutach, stacja w Muszynie – po 260 minutach a końcowa stacja (Krynica Zdrój) po 285 minutach. Dla połączeń dalekobieżnych przyjęto opisywany wcześniej pociąg kursujący w niedziele i opuszczający dworzec w Krakowie Płaszowie o godzinie 8:55 (pociąg TLK). Dociera on do Piwnicznej w czasie 183 minut, do Żegiestowa (208 minut), do Muszyny (223 minuty) oraz do Krynicy (256 minut). Izochrony z Krakowa ukazano na rysunku 2.

Wyjątkowo długi czas przejazdu z Krakowa do uzdrowisk Beskidu Śląskiego (Piwnicznej, Żegiestowa, Muszyny i Krynicy) nie zachęca do skorzystania z transportu kolejowego. Czas na poziomie ponad 240 minut, czyli 4 godzin (w przypadku przejazdu pociągiem pospiesznym z Krakowa Płaszowa do Krynicy) jest dłuższy niż przejazdu również pociągiem dalekobieżnym z Krakowa do Warszawy. Ponadto trasa pokonywana jest drogą

okrężną ze względu na ukształtowanie terenu. Stosunkowo rzadka sieć izochron koloru czerwonego na odcinku z Krakowa do Tarnowa świadczy o szybszym biegu pociągów, lecz za Tarnowem sytuacja znacznie się pogarsza. Linia wkracza wówczas na tereny podgórskie i górskie, wije się wieloma zakrętami, co spowalnia czas przejazdu. Pomimo elektryfikacji tej trasy w całości, pociągi nie są w stanie osiągać znacznych prędkości. Wiele odcinków tej linii posiada ograniczenia prędkości do 60 km/godz., co sprawia, że transport kolejowy napotyka duże trudności podczas konkurowania z transportem drogowym o pasażera przybywającego z Krakowa. Z podobnymi problemami zmagają się linia Kraków – Zakopane, przy której położone są dwa uzdrowiska: Swoiszowice i Rabka Zdrój. Trudnościami na obu liniach z Krakowa są konieczności zmiany kierunku jazdy np. na stacji Sucha Beskidzka lub Muszyna. Przeczepianie lokomotywy i jej manewry na stacji doprowadzające do usytuowania jej raz w końcowej raz w początkowej części składu pociągu zabierają dużo czasu i powodują jego finalne wydłużenie w odniesieniu do całej podróży. W przypadku elektrycznych zestawów trakcyjnych problem ten ograniczony jest do przejścia załogi pociągu z przodu na tył jednostki. Postoje takie w kalkulowane są w rozkład jazdy.

Przy utrudnionym jednoznacznym wskazaniu rangi liczby połączeń w stosunku do rangi czasu przejazdu, autor artykułu zdecydował się na przyporządkowanie uzdrowisk do czterech zaproponowanych kategorii:

1. uzdrowisk z dużą liczbą połączeń (powyżej średniej) i krótkim czasem przejazdu (poniżej średniej) – które roboczo nazwano uzdrowiskami SĄSIEDZKIEJ ŁĄCZNOŚCI;
2. uzdrowisk z małą liczbą połączeń (poniżej średniej) i krótkim czasem przejazdu (poniżej średniej) – które roboczo nazwano uzdrowiskami NIEWYKORZYSTANEJ SZANSY;
3. uzdrowisk z dużą liczbą połączeń (powyżej średniej) i długim cza-

sem przejazdu (powyżej średniej) – które roboczo nazwano uzdrowiskami EKSPANSJI TURYSTYCZNEJ;

4. uzdrowisk z małą liczbą połączeń (poniżej średniej) i długim czasem przejazdu (powyżej średniej) – które roboczo nazwano uzdrowiskami NIKŁEJ OSIĄGALNOŚCI.

Sformułowanie „sąsiedzka łączność” sugeruje bliskie położenie przy jednoczesnym zachowaniu stosunków, relacji. Według autora to sformułowanie doskonale oddane charakter miejscowości uzdrowiskowych posiadających dużą (ponadprzeciętną) liczbę połączeń i znajdujących się w bezpośrednim kręgu oddziaływania tegoż miasta stołecznego, często w sąsiedztwie (np. Cieplice Zdrój względem Jeleniej Góry).

W przypadku dużej bliskości uzdrowiska względem wielkiego miasta, jakim niewątpliwie jest stolica województwa, ale w sytuacji małej liczby uruchamianych połączeń, można mówić o „niewykorzystanej szansie”. Rozumiana jest ona jako brak wykorzystania potencjału posiadanej linii do celów np. aglomeracyjnych, a przy okazji turystycznych – wynikających chociażby z posiadania przez daną miejscowość statutu uzdrowiska. „Niewykorzystana szansa” łączy w sobie istnienie infrastruktury kolejowej i posiadanie w pobliżu wielkiego miasta miejscowości turystycznej z jednoczesnym brakiem dostrzegania w tym położeniu szansy na rozwój obopólny – zarówno dla wielkiego miasta (stolicy województwa), jak i dla podmiejskiego uzdrowiska. Ów rozwój z punktu widzenia stolicy województwa może polegać na kierowaniu potoków ruchu pasażerskiego do stolicy, zwiększaniu zasobów siły roboczej, rozwoju przestrzennym i urbanistycznym na osi stolica – uzdrowisko, odciążaniu transportu drogowego na tejsze linii, wprowadzaniu ekologicznych form transportu, do jakich należy kolej. Rozwój, o którym mowa, rozpatrywany z punktu widzenia uzdrowiska polega przede wszystkim na poprawie dostępności

komunikacyjnej, pozyskaniu rzesz turystów na okresy wypoczynku np. weekendowego, stymulację rozwoju gospodarczego, napływ potencjalnych turystów nie posiadających własnego środka lokomocji, zwiększenie atrakcyjności i konkurencyjności w stosunku do innych uzdrowisk. Brak dostrzeżenia przytoczonych możliwości rozwoju wynikających z uruchamiania większej (niż przeciętnej) liczby połączeń kolejowych przy tak korzystnym położeniu, jakim jest bliskość wielkiej aglomeracji i przy istniejącej i czynnej infrastrukturze kolejowej jest przez autora określony mianem „niewykorzystanej szansy”.

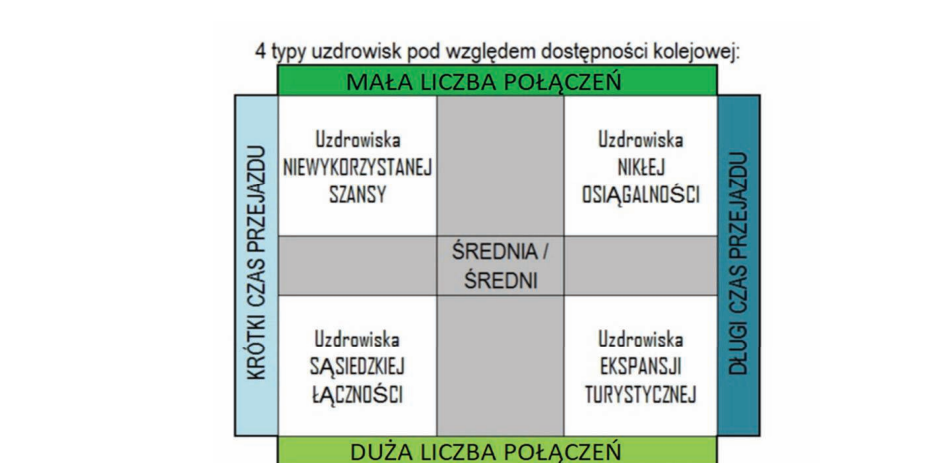
Istnieje grupa uzdrowisk, która mimo swojego oddalenia od stolicy województwa, utrzymuje z nim dużą (ponadprzeciętną, powyżej średniej) liczbę połączeń kolejowych. Z racji znacznego oddalenia, często na granicach czy też peryferiach regionu, w przypadku tychże licznych połączeń nie można tylko i wyłącznie mówić o aglomeracyjnym charakterze owych linii kolejowych. Codzienny dojazd do pracy dłuższy niż np. 2,5 godziny w jedną stronę zdaje się być granicą ludzkiej wytrzymałości, gdyż doprowadza do sytuacji, że pracownik spędza 5 godzin na dobę podczas dojazdu do miejsca wykonywanej pracy. Sytuacja taka może mieć miejsce w przypadku regionów o dużym zróżnicowaniu pod względem zatrudnienia, gdzie na obrzeżach województwa panuje niebywale duże bezrobocie, podczas gdy w centrum – w stolicy – bezrobocie jest niewielkie. Jednakże w większości przypadków duża liczba połączeń na takiej trasie kolejowej nie wynika li tylko z bezrobocia. Często jest ona skutkiem dużej urbanizacji terenu (np. wzdłuż linii Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec) lub istnienia atrakcyjnych terenów dla turystyki. Obszary takie mogą być eksplorowane przez turystów w większości rekrutujących się ze stolicy województwa. Dlatego też – na użytek niniejszej pracy – autor takie miejscowości nazywa uzdrowiskami „ekspansji turystycznej”, kładąc nacisk na ich turystyczny charakter wynikający z posiadania

statutu uzdrowiska. Turystyka jako szybko rozwijająca się część gospodarki może przyćmić duże bezrobocie, wprowadzając zatrudnienie (często sezonowe) i ożywiając ekonomię regionu. Stąd też podczas wybierania nazwy dla tejże grupy uzdrowisk nie zdecydowano się na miano uzdrowisk „słabo rozwiniętej gospodarki” lub „wysokiej urbanizacji na peryferiach regionu”. Autor uznał funkcję turystyczną za wiodącą w tej grupie uzdrowisk a dużą liczbę połączeń – za wynik badań potrzeb klientów (pasażerów), gotowych na pokonanie dłuższej trasy celem poznania regionu, eksplorowania go, penetracji przestrzeni i – „ekspansji turystycznej”. Do podobnej terminologii odnosił się S. Liszewski, wydzielając w 1995 roku pięć typów przestrzeni turystycznej: przestrzeń eksploracji, penetracji, asymilacji, kolonizacji i urbanizacji turystycznej [5].

Długi czas przejazdu i mała liczba połączeń nie zachęcają potencjalnego turysty do odwiedzenia tego typu uzdrowisk. W oczach turysty mogą być one traktowane jako uzdrowiska „nikłej osiągalności”, czyli znikomej możliwości dojazdu. Słowo nikła użyte w odniesieniu do komunikacji – przywodzi na myśl synonimy: mizerna, marna, znikoma, śladowa. Osiągalność w rozumieniu autora – może być traktowana jako zamiennik słowa dostępność. „Nikła osiągalność” to nie tylko słaby dojazd, ale i dotarcie w miejsca, gdzie zanika dostęp, dojazd na krańce zasięgu, gdzieś daleko. Sformułowanie to wytwarza wrażenie, że prawie nie da się tam zajechać, gdzie występuje nikła osiągalność. Być może ona zanika, jest ledwie widoczna, posiada marginalne znaczenie.

Wszystkie cztery typy uzdrowisk ilustruje rysunek 3.

Wśród uzdrowisk badanych województw średnia liczba połączeń na dobę (dnia roboczego i świątecznego) oraz najkrótszy czas przejazdu wyrażony w minutach przedstawiają się następująco: Cieplice – 7,5 połączenia na dobę i 149 minut, Długopole – odpowiednio 8 oraz 123 min.,



3. Cztery typy uzdrowisk pod względem dostępności kolejowej.

Źródło: opracowanie własne – Michał Grzegorek

Duszniki – 5,5 oraz 136 min., Jedlina – 9 oraz 83 min., Krynica – 4 oraz 285 min., Kudowa – 5,5 oraz 160 min., Muszyna – 4 oraz 260 min., Piwniczna 4 oraz 218 min., Polanica – 5,5 oraz 115 min., Rabka – 5 oraz 128 min., Swoszowice – 14 oraz 11 min., Żegiestów 4 oraz 243 minuty. Średnio w uzdrowiskach badanych 2 województw rozkład jazdy uwzględnia 6,3 połączeń kolejowych na dobę w skali tygodnia (czyli ze średnim taktem co 4 godziny) a najkrótszy czas przejazdu do uzdrowiska ze stolicy województwa trwa 159 minut, czyli 2 godziny i 39 minut.

Najniższą liczbą połączeń (uśrednioną dla dni roboczych i weekendowych) charakteryzują się uzdrowiska usytuowane na obrzeżach kraju, daleko od wielkich ośrodków miejskich. Należą do nich: uzdrowiska sądeckie (Piwniczna, Żegiestów, Muszyna i Krynica) – średnio 4 połączenia na dobę. Niska liczba połączeń do Rabki Zdroju (5 połączeń) oraz do uzdrowisk kłodzkich, czyli do Kudowy, Dusznik i Polanicy (średnio 5,5), również wpływa z peryferyjnego i przygranicznego położenia, choć w przypadku Rabki odległość od stolicy województwa nie jest tak duża. Drugim determinantem wyznaczonym przez autora typologii jako potencjalny czynnik sprzyjający dużej liczby funkcjonujących pociągów do uzdrowisk jest duży wskaźnik urbanizacji regionu. W rejonach gęsto zaludnionych (powyżej 500 osób na 1 km kwadratowy) położone jest uzdrowisko Swoszowice (w aglomeracji

krakowskiej), które zanotowały aż 14 połączeń na dobę. Można zatem stwierdzić, że czynnik urbanizacji ma znaczenie dla liczby połączeń. Trzecim parametrem jest położenie na ważnym gospodarczo szlaku komunikacyjnym. Wiele uzdrowisk bowiem leży wzdłuż krótkiej odnogi kolei (np. Polanica Zdrój, Długopole Zdrój, Ustroń) lub na stacji końcowej takiej odnogi (np. Świnoujście, Kudowa Zdrój, Krynica). Przez niewiele uzdrowisk statutowych przebiegają linie, które łączą np. dwie duże aglomeracje (dwa duże miasta), duże miasto z przejściem granicznym. Na takich trasach spośród analizowanych uzdrowisk znajduje się Długopole Zdrój – na trasie łączącej Wrocław z Czechami.

Wśród badanych parametrów wydaje się być optymalną sytuacją, gdy czas przejazdu ze stolicy regionu do uzdrowiska jest niski a liczba połączeń wysoka. Taki układ zależy przede wszystkim od położenia geograficznego uzdrowiska. Tę grupę stanowią uzdrowiska „sąsiedzkiej łączności”. Z analizy wynika, że należą do nich: Jedlina, Swoszowice, Długopole i Cieplice Śląskie, które zanotowały większą niż średnia liczbę połączeń na dobę przy jednoczesnym krótszym niż średnia czasie przejazdu. Analogicznie do grupy uzdrowisk „niewykorzystanej szansy” zaliczyć można: Rabkę, Duszniki i Polanicę; do grupy uzdrowisk „nikłej osiągalności” – Kudowę, Piwniczną, Żegiestów, Muszynę i Krynice.

Co ciekawe, żadne uzdrowisko nie zakwalifikowało się do czwartego typu – uzdrowisk „ekspansji turystycznej”. Wszystkie uzdrowiska leżące daleko pod względem długości podróży od stolicy regionu notowały małą liczbę połączeń (maksymalnie 5,5 na dobę). Wyciągnąć można zatem wniosek mówiący o tym, że czym dalej od stolicy regionu tym połączeń mniej. Siłą rzeczy oddalenie wpływa na czas przejazdu, choć ten może być skrócony poprzez inwestycje w elektryfikację linii. Spośród przebadanych uzdrowisk jedynie do 4 z nich nie docierały tory zelektryfikowane (do Jedliny Zdroju, Kudowy, Dusznik i Polanicy Zdroju). Brak elektryfikacji zwiększył czas dojazdu i osłabił dostępność.

Innym ważnym czynnikiem, który niewątpliwie wpłynął na wyniki badań, była obecność lub jej brak połączeń dalekobieżnych do uzdrowisk. Zwiększa ona bowiem szansę na szybkie połączenie uzdrowiska z odległymi ośrodkami miejskimi porzucanymi na terenie całego kraju. Pociągi dalekobieżne nie docierają w Polsce (w badanym rozkładzie jazdy) do następujących uzdrowisk: Jedlina Zdrój, uzdrowiska kłodzkie (Kudowa, Duszniki, Polanica i Długopole), Swoszowice i Rabka Zdrój.

Reasumując – najlepszą dostępnością kolejową charakteryzują się uzdrowiska grupy „sąsiedzkiej łączności”. Wśród nich najwyższe wartości wskaźnika liczby połączeń przy jednoczesnym najniższym czasie przejazdu zanotowały Swoszowice jako dzielnica Krakowa. Najgorsze parametry czasu dostania się do miejscowości uzdrowiskowej oraz nikłej liczby połączeń na dobę zanotowała Krynica. Gdyby ze szczególną uwagą uwzględnić obecność elektryfikacji i połączeń dalekobieżnych – najslabszy wynik dostępności zanotowałyby Kudowa Zdrój. Wyniki te odnoszą się oczywiście do miejscowości, w których istnieje ruch kolejowy.

Należy pamiętać, że podobne badania w oparciu o zaproponowaną typologię można przeprowadzić w stosunku do dostępności komuni-

kacyjnej np. za pomocą transportu drogowego. Wówczas zestawienie położenia geograficznego względem środka układu – stolicy województwa – przeciwstawione będzie liczbie połączeń autobusowych lub np. natężeniu ruchu samochodowego wymierzonego w odrębnych badaniach. Także centrum układu można zmienić, odnosząc całość przeprowadzonych badań np. do stolicy kraju lub innego dowolnie wybranego miejsca, w zależności od potrzeb. Zmianie ulec może również podmiot badań – zamiast uzdrowisk badać można np. miejscowości narciarskie, kąpieliska nadmorskie, parki narodowe czy inne tematyczne grupy elementów przestrzennych. Do interesujących wniosków prowadzić mogą porównania badań typologicznych danej grupy miejscowości przeprowadzone pod kątem kilku rodzajów transportu a następnie porównane. Autor artykułu żywi nadzieję, że zaprezentowana i opracowana metoda typologii znajdzie odzwierciedlenie w przyszłych badaniach prowadzących do lepszego zrozumienia związków i wspólnych zależności pomiędzy turystyką a transportem. Badania przy użyciu metody mogą bowiem pozwolić na uchwycenie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń w rozwoju gospodarczym danego regionu, co z kolei warunkować może kolejne działania podejmowane celem poprawienia lub utrzymania sytuacji. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Grzegorek M., „Analiza dostępności kolejowej do największych miejscowości turystycznych w polskich górach”, *Przegląd Komunikacyjny* nr 6 (czerwiec 2014), Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Wrocław 2014, str. 25-28
- [2] Grzegorek M., „Autobusowa i kolejowa oferta w relacjach Szczecin – Wybrzeże Bałtyku”, *Przegląd Komunikacyjny* nr 3 (marzec 2009), Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Kraków 2009, str. 27-32
- [3] Grzegorek M., „Ekwidystanty czasowe dostępności komunikacyjnej do wybranych miejscowości nadbałtyckich Pobrzeża Koszalińskiego”, *Transport i Komunikacja* nr 6 (listopad – grudzień 2007), Kwidzyn 2007, str. 12-17
- [4] Grzegorek M., „Natęczowska Kolej Dojazdowa i jej rola w kształtowaniu przestrzeni turystycznej”, *Przegląd Komunikacyjny* nr 10 (październik 2006), Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Kraków 2006, str. 32-35
- [5] Liszewski S., 1995, *Przestrzeń turystyczna*, „Turyzm”, 5, 2
- [6] Ratajski L., 1989, *Metodyka kartografii społeczno-gospodarczej*, Wydawnictwo PPWK, Warszawa-Wrocław, str. 164
- [7] *Rocznik statystyczny Głównego Urzędu Statystycznego: Transport. Wyniki działalności w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2014, str. 94 – II Transport kolejowy, tabl. 1(14) Linie kolejowe eksploatowane wg województw
- [8] Ustawa z dnia 28 lipca 2005 roku o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej (tekst jedn. Dziennik Ustaw z 2012 roku, pozycja 651)
- [9] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie drogowym, Rozdział 6 „Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej”, Art. 30, ustęp 5 i 5a, Dziennik Ustaw 2003, Nr 86 Poz. 789
- [10] www.rozklad-pkp.pl, dnia 29 marca 2016r.
- [11] www2.mz.gov.pl/wwwmz/index?mr=m8&ms=625&ml=pl&mi=625&mx=0&ma=10282, dnia 22 marca 2016r.