

Olaf Płachta

Uniwersytet Wrocławski, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska

Analiza sieci połączeń kolejowych między miastami wojewódzkimi a miejscowościami uzdrowiskowymi na obszarze Polski

Zarys treści: Połączenia kolejowe pełnią ważną rolę w transporcie międzymiastowym. Sieć kolejowa na obszarze Polski jest dobrze rozwinięta, jednak mimo to nie do każdej miejscowości można dojechać koleją. Na podstawie danych z rozkładu jazdy na rok 2011/2012 poniżej została określona możliwość dojazdu z miast wojewódzkich do miejscowości uzdrowiskowych. Połączenia takie są dostępne jedynie do niespełna połowy uzdrowisk, co może stanowić spore utrudnienie dla podróżujących kuracjuszy.

Słowa kluczowe: uzdrowisko, kolej, sieć kolejowa, miasta wojewódzkie, kuracjusz

Wprowadzenie

Celem opracowania jest ukazanie, jak wygląda sieć połączeń kolejowych pomiędzy stolicami województw a miejscowościami uzdrowiskowymi w Polsce. Początek XXI w. przyniósł zamknięcie wielu linii kolejowych, spowodowane głównie czynnikami ekonomicznymi. Zróżnicowane ukształtowanie terenu naszego kraju często wydłuża czas przejazdu pociągów, a co za tym idzie – zmniejsza dostępność kolejową, szczególnie terenów podgórskich i górskich. Te czynniki powodują, że możliwość dojazdu koleją do miejscowości uzdrowiskowych w Polsce jest bardzo zróżnicowana.

W Polsce znajduje się czterdzieści pięć uzdrowisk (wg stanu na wrzesień 2012). Za uzdrowisko zgodnie z ustawą z dnia 28.07.2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz.U. z 2005 r. nr 167, poz. 1399 z późn. zm.) uważany jest obszar, na którym prowadzone jest lecznictwo uzdrowiskowe, wydzielony w celu wykorzystania i ochrony znajdujących się na nim naturalnych surowców leczniczych. Aby miejscowość uzyskała status uzdrowiska, musi spełniać wiele kryteriów, m.in. posiadać: 1) klimat lokalny o walorach leczniczych; 2) unikalne i naturalne źródła surowców uzdrowiskowych; 3) urządzenia przeznaczone do korzystania z uzdrowiskowych zasobów naturalnych; 4) zakłady opieki zdrowot-

nej oraz obiekty szpitalne i sanatoryjne z pełnym zapleczem, o wysokim standardzie, udzielające świadczeń z zakresu lecznictwa uzdrowiskowego; 5) odpowiedni obszar pozwalający na wyodrębnienie stref ochrony uzdrowiskowej; 6) znaczenie ponadlokalne. W polskich uzdrowiskach można wyróżnić siedemnaście kierunków leczniczych. Niektóre specjalizują się w leczeniu bardzo konkretnych schorzeń, np. w Nałęczowie leczone są wyłącznie choroby kardiologiczne i nadciśnienie tętnicze. Inne uzdrowiska charakteryzują się szerszym zakresem świadczonych usług. Najwięcej różnego rodzaju chorób leczy się w Świeradowie-Zdroju.

Uzdrowiska w Polsce są rozmieszczone bardzo nierównomiernie (ryc. 1). Najwięcej znajduje się w południowej części naszego kraju. W podziale na województwa rozkład ten przedstawiono w tabeli 1.

Rodzaj naturalnych zasobów leczniczych oraz zróżnicowany klimat predestynuje uzdrowiska do leczenia określonego typu schorzeń, co powoduje, że różne kurorty mogą być przeznaczone dla różnych grup chorych.

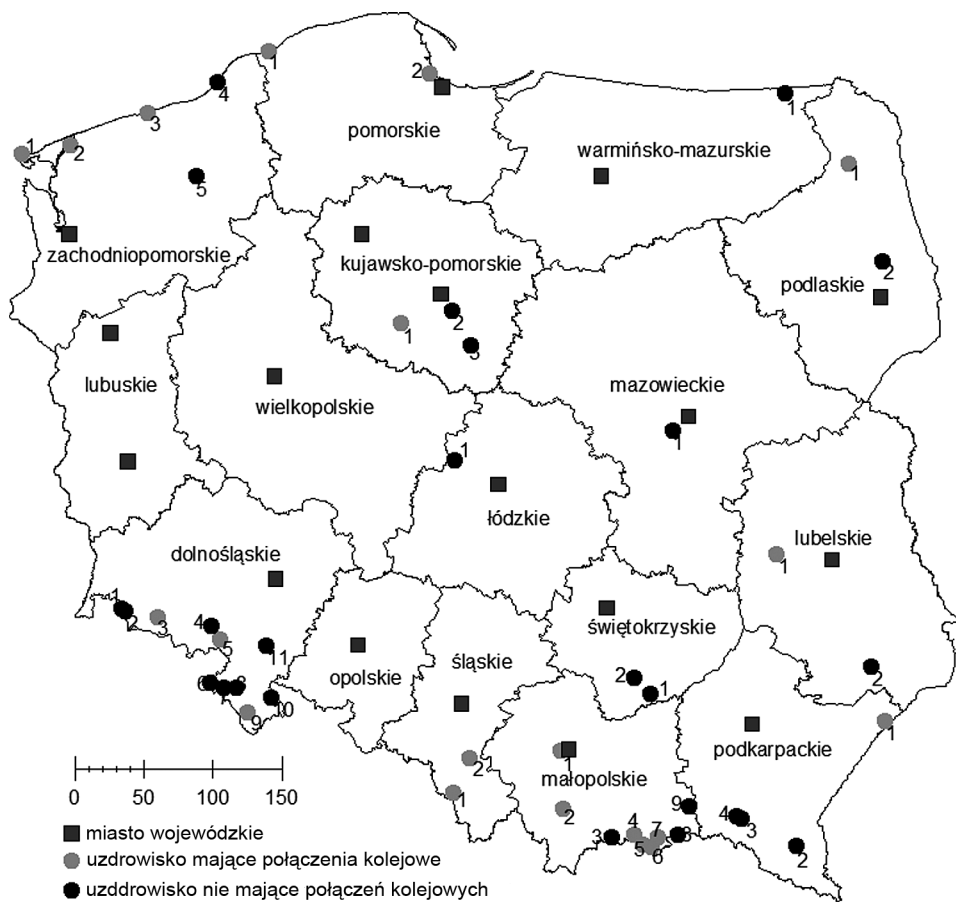
Kuracjusze, aby mogli być poddani odpowiedniej kuracji, często muszą pokonywać duże odległości w drodze do uzdrowiska. W znacznej ilości przypadków kuracjuszami udającymi się do uzdrowisk są osoby starsze lub niepełnosprawne bądź o obniżonej sprawności ruchowej. Dla takiej grupy osób bardzo istotną kwestią są odpowiednie warunki dojazdu do uzdrowiska.

Tabela 1. Polskie uzdrowiska w podziale na województwa

Województwo	Liczba uzdrowisk oraz lokalizacja na mapie
Dolnośląskie	11 (1 – Czarniawa-Zdrój, 2 – Świeradów-Zdrój, 3 – Cieplice Śląskie-Zdrój, 4 – Szczawno-Zdrój, 5 – Jedlina-Zdrój, 6 – Kudowa-Zdrój, 7 – Duszniki-Zdrój, 8 – Polanica-Zdrój, 9 – Długopole-Zdrój, 10 – Łądek-Zdrój, 11 – Przerzeczyn-Zdrój)
Małopolskie	9 (1 – Swoszowice, 2 – Rabka-Zdrój, 3 – Szczawnica, 4 – Piwniczna-Zdrój, 5 – Żegiestów, 6 – Muszyna, 7 – Krynica-Zdrój, 8 – Wysowa-Zdrój, 9 – Wapienne)
Zachodniopomorskie	5 (1 – Świnoujście, 2 – Kamień Pomorski, 3 – Kołobrzeg, 4 – Dąbki, 5 – Połczyn-Zdrój)
Podkarpackie	4 (1 – Horyniec-Zdrój, 2 – Polańczyk, 3 – Rymanów-Zdrój, 4 – Iwonicz-Zdrój)
Kujawsko-pomorskie	3 (1 – Inowrocław, 2 – Ciechocinek, 3 – Wieniec-Zdrój)
Podlaskie	2 (1 – Augustów, 2 – Supraśl)
Lubelskie	2 (1 – Nałęczów, 2 – Krasnobród)
Pomorskie	2 (1 – Ustka, 2 – Sopot)
Śląskie	2 (1 – Goczałkowice-Zdrój, 2 – Ustroń)
Świętokrzyskie	2 (1 – Solec-Zdrój, 2 – Busko-Zdrój)
Mazowieckie	1 (1 – Konstancin-Jeziorna)
Warmińsko-mazurskie	1 (1 – Gołdap)
Łódzkie	1 (1 – Uniejów)
Opolskie, wielkopolskie, lubuskie	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Zdrowia.

Powyższa tabela stanowi jednocześnie legendę do map znajdujących się w dalszej części tekstu.



Ryc. 1. Rozmieszczenie uzdrowisk i miast wojewódzkich w Polsce
 Źródło: opracowanie własne.

Pod względem komunikacji samochodowej i autobusowej polskie uzdrowiska są dobrze dostępne. Czy tak samo jest w przypadku komunikacji kolejowej? Na to pytanie ma odpowiedzieć niniejszy artykuł. Wiele osób (w tym kuracjuszy) za najwygodniejszy i najtańszy środek transportu uważa kolej. Przewoźnicy kolejowi również są zainteresowani przyciągnięciem do siebie grupy osób starszych. Z tą myślą często wprowadzają specjalne oferty promocyjne, w których cena biletu może być obniżona nawet do 50%. Takie działania powinny zachęcać kuracjuszy do korzystania z komunikacji kolejowej. Jednak czy można dostać się koleją do wszystkich polskich uzdrowisk? Odpowiedź na to pytanie jest bardzo konkretna – niestety nie.

Jesienią 2012 r. w aż dwudziestu pięciu miejscowościach uzdrowiskowych nie funkcjonowały żadne połączenia kolejowe. Do ponad połowy polskich uzdrowisk nie można było dostać się w ten sposób (ryc. 1). Przyczyny takiego stanu rzeczy są bardzo różnorodne. Wiele z tych miejscowości nie miało nigdy wybudowanego

Tabela 2. Liczba uzdrowisk posiadających połączenia kolejowe z miastami wojewódzkimi (wg województw)

Województwo	Liczba uzdrowisk	Uzdrowiska nie posiadające połączeń kolejowych	Uzdrowiska posiadające połączenia kolejowe
Małopolskie	9	3	6
Dolnośląskie	11	8	3
Zachodniopomorskie	5	2	3
Pomorskie	2	0	2
Śląskie	2	0	2
Podkarpackie	4	3	1
Kujawsko-pomorskie	3	2	1
Podlaskie	2	1	1
Lubelskie	2	1	1
Świętokrzyskie	2	2	0
Mazowieckie	1	1	0
Warmińsko-mazurskie	1	1	0
Łódzkie	1	1	0
Łącznie:	45	25	20

Źródło: opracowanie własne.

wanej infrastruktury kolejowej i stąd brak tego rodzaju komunikacji. W innych miejscowościach szlaki kolejowe zostały zamknięte głównie ze względu na słabą kondycję kolei i nieopłacalność ich utrzymania (Taylor 2007). Najwięcej linii kolejowych, ponad 4,5 tys. km, zlikwidowano w latach 1991–2001 (Taylor 2007). Przykładem takiego uzdrowiska może być Świeradów-Zdrój, gdzie połączenie kolejowe zlikwidowano w 1996 r., po prawie stu latach jego funkcjonowania (Dominas 2012). Jeszcze innym powodem braku kolei w niektórych miejscowościach uzdrowiskowych jest czasowe zamknięcie linii związane z jej rewitalizacją. Taka sytuacja ma miejsce m.in. w Dusznikach-Zdroju, Polanicy-Zdroju i Kudowie-Zdroju, gdzie odcinek z Kłodzka Miasto do Kudowy został w 2011 r. zamknięty i prowadzona jest jego modernizacja. Jej zakończenie przewidziano na 2014 r. W niniejszej analizie uzdrowiska te zaliczone zostały do grupy uzdrowisk nie posiadających kolei, ponieważ w chwili zbierania materiałów do opracowania nie miały one żadnego połączenia kolejowego. Pozostałe dwadzieścia miejscowości uzdrowiskowych ma stałe połączenia kolejowe, jednak ich kierunki oraz częstotliwość są bardzo zróżnicowane.

Zasady analizy

Dane

Jak wspomniano, analiza została przeprowadzona w oparciu o rozkład jazdy obowiązujący w drugiej połowie września 2012 r., a więc w trakcie obowiązywania rozkładu 2011/2012 (Sieciowy...). W opracowaniu wzięto pod uwagę wyłącz-

nie bezpośrednio pociągi łączące miasta wojewódzkie z uzdrowiskami. Badanie wykonano dla osiemnastu¹ miast wojewódzkich, ponieważ ze względu na swoją rolę w regionie są one przeważnie bardzo dobrze skomunikowane z pozostałymi obszarami województwa, a często też są ważnymi węzłami kolejowymi i przesiadkowymi. W wielu przypadkach, szczególnie połączeń dalekobieżnych, miasta wojewódzkie są początkową lub końcową stacją w relacji pociągu. Połączenia regionalne natomiast, w dużej mierze, są połączeniami dowozowymi z różnych regionów do miast wojewódzkich. I właśnie z powodu rangi tych miast oraz faktu, że są one często istotnymi węzłami kolejowymi, analiza dotyczy możliwości dojazdu ze wszystkich stolic województw do poszczególnych miejscowości uzdrowiskowych.

Miasta wojewódzkie, poza tym, że są centrami przesiadkowymi dla mieszkańców regionu, same skupiają znaczną część ludności Polski. Mieszkańcy tych miast reprezentują coraz częściej starzejącą się grupę społeczeństwa, bardziej też wykształconą i zamożną, która świadomie dbając o swe zdrowie, stanowi potencjalnych klientów uzdrowisk.

Metoda

Podczas obliczania liczby kursów pomiędzy wyznaczonymi miejscowościami brano pod uwagę były wyłącznie kursy realizowane minimum pięć dni w tygodniu. Wymóg ten został wprowadzony, ponieważ terminy oznaczające rozpoczęcie leczenia dla kuracjuszy są ustalane indywidualnie dla każdego pacjenta. Możliwe jest więc rozpoczęcie turnusu leczniczego w każdy dzień tygodnia. Dlatego, aby mówić o możliwości połączenia z miejscowością uzdrowiskową, ważne jest, żeby kurs był wykonywany regularnie, a nie tylko w wybrane dni tygodnia (np. dni wolne od pracy) czy w wakacje. Oczywiście dodatkowe kursy realizowane w wybranych okresach gwarantują wzmocnienie i polepszenie dostępności komunikacyjnej miejscowości, jednak nie stanowią podstawowego szkieletu połączeń i dlatego nie będą uwzględnione w niniejszej analizie.

Opracowaniem objęto przewozy realizowane przez cztery spółki kolejowe: 1) Przewozy Regionalne Spółka z o.o.; 2) PKP Intercity S.A.; 3) Koleje Śląskie Spółka z o.o.; 4) Koleje Dolnośląskie S.A. Koleje Śląskie i Koleje Dolnośląskie realizują przewozy tylko na terenie swoich województw i w swojej ofercie zapewniają wyłącznie kursy pociągów osobowych, najczęściej na krótkich trasach. Przewozy Regionalne oferują w połączeniach z uzdrowiskami nieco szerszą ofertę: 1) pociągi REGIO, obsługujące głównie trasy wewnątrzwojewódzkie i lokalne oraz 2) pociągi InterREGIO (IR) będące połączeniami dalekobieżnymi (międzywojewódzkimi). Spółka PKP Intercity zapewnia połączenia wyłącznie na trasach dalekobieżnych dzięki pociągom: 1) Twoich Linii Kolejowych (TLK); 2) Expresom (Ex, EIC) – czyli pociągom o podwyższonym standardzie; 3) EuroCity (EC) –

¹ Dla województw lubuskiego i kujawsko-pomorskiego wzięte pod uwagę zostały siedziby wojewody oraz sejmiku (Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra oraz Bydgoszcz i Toruń).

czyli pociągom międzynarodowym. Do polskich uzdrowisk dojazd umożliwiają wszystkie wyżej wymienione kategorie pociągów.

Wyniki

Trzy polskie miejscowości uzdrowskowe mają połączenia kolejowe, jednak nie docierają one do żadnego z miast wojewódzkich. Dwa spośród tych uzdrowisk leżą na Dolnym Śląsku. Są to Cieplice Śląskie-Zdrój oraz Jedlina-Zdrój. Cieplice Śląskie-Zdrój położone są przy linii kolejowej łączącej Jelenią Górę ze Szklarską Porębą i dalej z czeskim Harrachovem. Przez uzdrowisko kursują wyłącznie pociągi osobowe Kolei Dolnośląskich w relacji Szklarska Poręba–Jelenia Góra. Podobnie wygląda sytuacja w Jedlinie-Zdroju, gdzie kursują wyłącznie pociągi w relacji Wałbrzych – Kłodzko. Ta niespełna sześciotysięczna miejscowość, którą rocznie odwiedza około 2 tys. kuracjuszy, ma połączenie kolejowe już od roku 1880. Obecnie jest ono obsługiwane przez pociągi osobowe Kolei Dolnośląskich. Trzecim uzdrowskiem, do którego nie można dojechać koleją z żadnego miasta wojewódzkiego, jest Ustka. Jest to stacja końcowa trasy ze Słupska i obsługują ją wyłącznie pociągi tej relacji. Uzdrowisko to jest stosunkowo duże (ok. 16 tys. mieszkańców i 9 tys. kuracjuszy), co powoduje, że połączenie kolejowe wyłącznie z sąsiednim Słupskiem wydaje się zbyt małą ofertą, zwłaszcza że pociągi na tej trasie kursują już od 1878 r.

Aż dziesięć miejscowości uzdrowskowych ma połączenia kolejowe z jednym miastem wojewódzkim. We wszystkich przypadkach jest to stolica województwa, w którym te miejscowości leżą. Długopole-Zdrój to niewielka wieś (niespełna 600 mieszkańców i ok. 3 tys. kuracjuszy rocznie), położona w Kotlinie Kłodzkiej, w województwie dolnośląskim. Usytuowana jest przy trasie kolejowej łączącej Kłodzko z Międzyziesiem i czeskim Lichkovem, która istniała już przez 1880 r., a w 1994 r. została zelektryfikowana (Taylor 2007). Obecnie przez Długopole-Zdrój kursują wyłącznie pociągi REGIO do Wrocławia – 7 par na dobę. Zapewniają one połączenie, co prawda, tylko z jednym miastem wojewódzkim, ale ich liczba pozwala na uzyskanie całkiem przyzwoitego taktu pomiędzy kursami. Horyniec-Zdrój, odwiedzany rocznie przez około 10 tys. osób, położony na pograniczu Płaskowyżu Tarnogrodzkiego i Rostocza Wschodniego, zlokalizowany jest przy linii kolejowej łączącej Hrebenne z Muniną i dalej Jarosławiem i Przeworskiem. Odcinek ten powstał już przed 1900 r. i do dzisiaj nie został poddany elektryfikacji. Brak elektryfikacji powoduje wyższe koszty obsługi trasy oraz dłuższy czas przejazdu niż na odcinkach zelektryfikowanych. Wynika on z mniejszych możliwości do osiągnięcia prędkości przez lokomotywę. Najprawdopodobniej dlatego Horyniec-Zdrój ma tylko jedno połączenie na dobę z najbliższym miastem wojewódzkim, czyli Rzeszowem. Kamień Pomorski jest prawie dziesięcioletnim miastem, położonym na Równinie Gryfickiej, w województwie zachodniopomorskim. Corocznie odwiedzany jest przez około 5 tys. kuracjuszy. Uzdrowisko jest stacją końcową odcinka Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski, zbudowanego w 1892 r. i zelektryfikowanego w 1982 r. Obecnie uzdrowisko łączy ze Szczeci-

nem dwa pociągi REGIO na dobę, których czas przejazdu wynosi około 1,5 godziny, co przy odległości wynoszącej 82 km daje całkiem dobrą średnią prędkość rzędu 53 km/h. Krynica-Zdrój jest jednym z największych polskich uzdrowisk, odwiedzanych co roku przez ponad 26 tys. osób. Miasto znajdujące się na pograniczu Beskidu Sądeckiego i Beskidu Niskiego, w województwie małopolskim, zamieszkuje niespełna 13 tys. mieszkańców. Krynica-Zdrój jest ostatnią stacją na linii kolejowej z Nowego Sącza, wybudowanej w 1911 r. Jej elektryfikacja została przeprowadzona w 1987 r. Obecnie do uzdrowiska codziennie dojeżdża tylko jeden pociąg REGIO na dobę z miasta wojewódzkiego – Krakowa. Ponadto do miasta dojeżdżają również pociągi dalekobieżne, m.in. z Warszawy, jednak są to połączenia sezonowe (ferie, wakacje, długie weekendy), dlatego nie zostały ujęte w niniejszej analizie. Ze względu na górski charakter linii dojazd pociągiem jest czasochłonny. Przejazd z Krakowa trwa prawie 6 godzin przy odległości niespełna 230 km, co daje średnią prędkość poniżej 40 km/h. Muszyna-Zdrój to około pięcioletnie miasto, wizytowane przez około 8 tys. osób rocznie, leżące w Beskidzie Śląskim, nieopodal Krynicy-Zdroju. Podobnie jak niespełna sześćdziesięciotysięczna Piwniczna-Zdrój i zamieszkaną przez niespełna tysiąc mieszkańców Żegiestów-Zdrój, leży na linii kolejowej z Nowego Sącza do Krynicy-Zdroju. Te dwa uzdrowiska odwiedza odpowiednio 2,5 tys. oraz 2 tys. kuracjuszy rocznie. Wszystkie te trzy miejscowości uzdrowiskowe, podobnie jak Krynica, mają jedno stałe połączenie z Krakowem. Rabka-Zdrój położona jest między Gorcami i Beskidem Wyspowym, w województwie małopolskim. Miasto liczy ponad 13 tys. mieszkańców i jest jednym z większych polskich uzdrowisk, odwiedzanych corocznie przez ponad 10 tys. osób. Leży na szlaku kolejowym z Chabówki do Nowego Sącza, wybudowanym w 1882 r. i zelektryfikowanym w 1993 r. Do Rabki-Zdroju dojeżdża regularnie pięć pociągów REGIO z Krakowa, którym pokonanie 102-kilometrowej trasy zajmuje prawie 3 godziny, co daje średnią prędkość 36 km/h. Mimo niskiej średniej prędkości pociągów Rabka-Zdrój jest jednym z lepiej skomunikowanych uzdrowisk z grupy mających połączenie tylko z jednym miastem wojewódzkim. Również pięć połączeń na dobę bezpośrednio z miastem wojewódzkim – Katowicami, ma Ustroń. Wszystkie obsługiwane są przez Koleje Śląskie. Ustroń położony jest na pograniczu Pogórza Śląskiego i Beskidu Śląskiego, w województwie śląskim. Zamieszkuje go ponad 15 tys. mieszkańców, a co rok odwiedza ponad 23 tys. kuracjuszy. Miasto od 1888 r. ma połączenie kolejowe na trasie między Wisłą a Goleiszowem, które zostało poddane elektryfikacji już w 1974 r. Ze względu na górzystą rzeźbę terenu podróż z Katowic do Ustroń trwa około dwóch godzin, co daje średnią prędkość pociągu około 40 km/h. Swoszowice to ośrodek uzdrowiskowy położony w południowej części Krakowa. Ma stację kolejową Kraków-Swoszowice leżącą na linii do Skawiny i dalej Suchej Beskidzkiej i Zakopanego lub Wadowic. Powstała ona przed 1900 r., a zelektryfikowana została w 1970 r. Obecnie ze Swoszowic można bezpośrednio dojechać do Krakowa ośmioma pociągami REGIO na dobę. Uzdrowisko odwiedzane jest przez około 1 tys. osób rocznie.

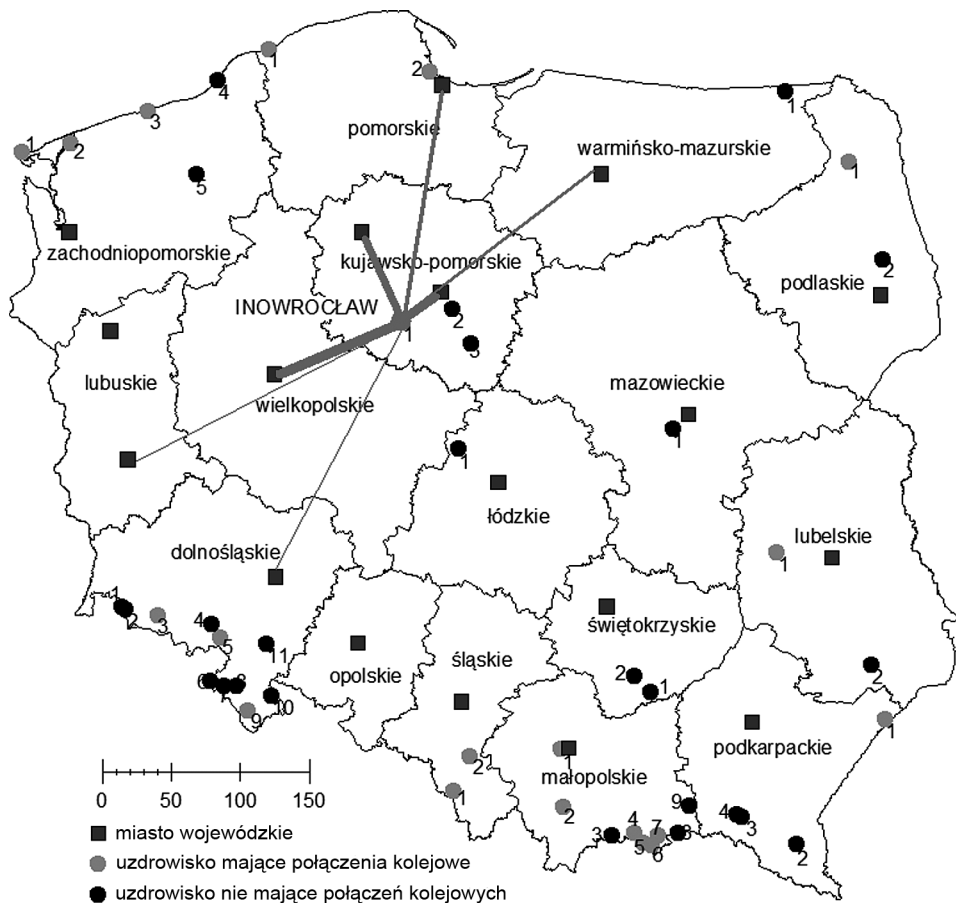
Jedno uzdrowisko – Augustów, ma połączenie z dwoma miastami wojewódzkimi. Odwiedzane co rok przez około 4 tys. osób, trzydziestotysięczne miasto

położone jest na Równinie Augustowskiej w otoczeniu Puszczy Augustowskiej. Leży przy niezelektryfikowanej trasie kolejowej między Suwałkami a Sokółką, wybudowanej w 1899 r. Obecnie do Augustowa dojeżdżają codziennie dwa pociągi REGIO z Białegostoku i jeden międzynarodowy pociąg pospieszny z Warszawy przez Białystok do Sestokai na Litwie. Czas przejazdu pociągu REGIO z Białegostoku to niespełna dwie godziny, co przy odległości prawie 110 km daje bardzo dobrą średnią prędkość – prawie 60 km/h.

Położone w województwie śląskim Goczałkowice-Zdrój to miejscowość zamieszkiwana przez około 6 tys. mieszkańców. Tyle samo kuracjuszy corocznie je odwiedza. Znajduje się ona na południowym skraju Równiny Pszczyńskiej. Połączenie kolejowe miała już przed 1880 r., a zelektryfikowana została przed 1990 r. Uzdrowisko zlokalizowane jest na szlaku Pszczyna – Czechowice-Dziedzice. We wrześniu 2012 r. do Goczałkowic-Zdroju można było dostać się z czterech miast wojewódzkich. Najwięcej połączeń z uzdrowiskiem mają Katowice – dwadzieścia pociągów REGIO, pięć pociągów osobowych Kolei Śląskich oraz jeden pociąg InterREGIO na dobę. Trzy pozostałe miasta wojewódzkie (Warszawa, Wrocław i Opole) połączone są z Goczałkowicami jedną parą pociągów IR. Średni czas dojazdu do Katowic nie przekracza czterdziestu pięciu minut (średnia prędkość pociągów powyżej 60 km/h), dlatego połączenia kolejowe są na tym odcinku bardzo dobrze rozwinięte.

Inowrocław ma połączenia kolejowe z siedmioma miastami wojewódzkimi. Jest to największe uzdrowisko spośród wszystkich dostępnych poprzez komunikację kolejową. Zamieszkuje je prawie 80 tys. mieszkańców, a odwiedza ponad 26 tys. kuracjuszy rocznie. Leżące na Równinie Inowrocławskiej uzdrowisko bardzo wcześnie, bo już w 1872 r. uzyskało połączenie kolejowe z Bydgoszczą i Gnieznem. Rok później został oddany do użytku szlak do Torunia. W 1889 r. uruchomiono połączenia ze Żninem, natomiast w 1933 r. szlak na południe, łączący Inowrocław z Karsznicami. Otwarcie tego ostatniego połączenia spowodowało, że miasto stało się ważnym węzłem na magistrali węglowej między Górnym Śląskiem a Gdynią. Obecnie trasa w kierunku południowym nie jest wykorzystywana w ruchu pasażerskim. Pociągi z Inowrocławia kursują do takich miast wojewódzkich, jak: Bydgoszcz, Gdańsk, Olsztyn, Poznań, Toruń, Wrocław i Zielona Góra (ryc. 2). Najwięcej pociągów kursuje do Poznania – 21 na dobę, Bydgoszczy – 17 kursów i Torunia – 15. Dokładny rozkład stałych połączeń pokazano w tabeli 3.

Ponad czterdziestotysięczne Świnoujście położone jest na wyspach Uznam i Wolin nad Morzem Bałtyckim. Miejscowość odwiedzana każdego roku przez około 20 tys. osób, połączenie kolejowe ma od 1899 r., kiedy zostały oddane do użytku tory z Wolina. Uzdrowisko jest ostatnią stacją na linii kolejowej ze Szczecina, która została zelektryfikowana w 1980 r. Świnoujście z jego miastem wojewódzkim łączy osiem pociągów REGIO oraz dwa dalekobieżne pociągi TLK. Do pozostałych miast wojewódzkich mających połączenia z uzdrowiskiem dojeżdżają nie więcej niż dwa pociągi Twoich Linii Kolejowych (ryc. 3). Okres ferii i wakacji szkolnych przynosi znaczne zwiększenie liczby połączeń docierających do Świnoujścia, jednak są to wyłącznie pociągi sezonowe, które nie zapewniają stałego dojazdu do uzdrowiska.



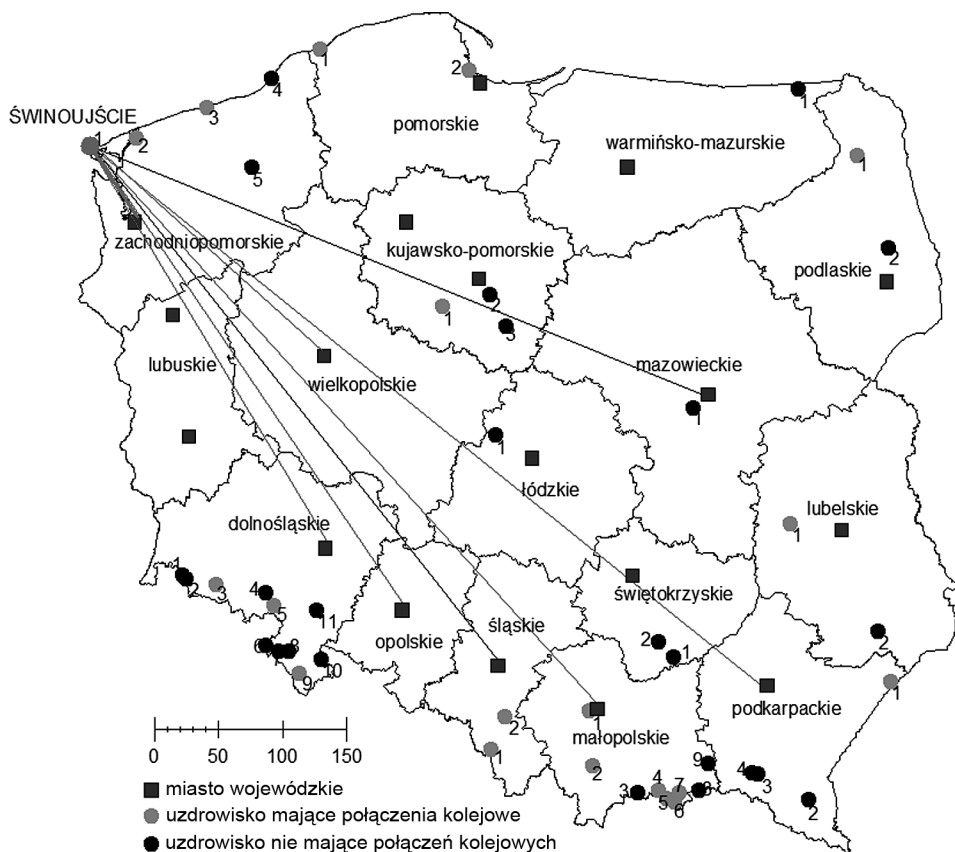
Ryc. 2. Sieć połączeń kolejowych między Inowrocławiem a miastami wojewódzkimi
 Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Połączenia kolejowe Inowrocławia ze stolicami województw

Miasto wojewódzkie	Odległość w km	Liczba pociągów				Średni czas przejazdu	Średnia prędkość pociągu [km/h]
		EC	TLK	IR	REGIO		
Bydgoszcz	45	1	6		10	0:40	67,5
Gdańsk	205	1	6			2:45	74,5
Olsztyn	198		2	3		2:50	70,0
Poznań	107	1	8	3	9	1:35	67,5
Toruń	34		2	3	10	0:40	51,0
Wrocław	323		4			4:40	69,0
Zielona Góra	24		2			3:35	68,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2011/12.

Kołobrzeg to duże, czterdziestosześcioletnie uzdrowisko, które odwiedza co rok ponad 100 tys. osób, położone na pograniczu Równiny Białogardzkiej i Wybrzeża Trzebiatowskiego. Miasto jest ważnym węzłem kolejowym łączącym szlaki z Trzebiatowa, Białogardu i Koszalina. Pierwsze połączenia kolejowe uruchomiono w 1859 r., kiedy Kołobrzeg uzyskał połączenie przez Białogard z magistralą Koszalin–Stargard Szczeciński. Od 1870 r. czynne jest połączenie z Gdańskiem, od 1882 r. z Gryficami, a od 1899 z Trzebiatowem i bezpośrednio z Koszalinem (Lijewski 1977). Elektryfikacja sieci kolejowej w rejonie Kołobrzegu miała miejsce w 1988 r., a poddane jej zostały linie do Koszalina i Białogardu. Odcinek do Trzebiatowa nadal pozostaje niezelektryfikowany. Kołobrzeg ma połączenia aż z dwunastoma miastami wojewódzkimi (ryc. 4). Najwięcej połączeń ma ze swoim miastem wojewódzkim, czyli Szczecinem. Jest to siedem par pociągów na dobę. Połączenia regionalne funkcjonują jeszcze na odcinku do Poznania – dwa kursy na dobę. Pozostałe dziesięć stolic województw jest skomunikowane z Kołobrzegiem za pomocą pociągów dalekobieżnych. Bydgoszcz ma dwa połączenia,

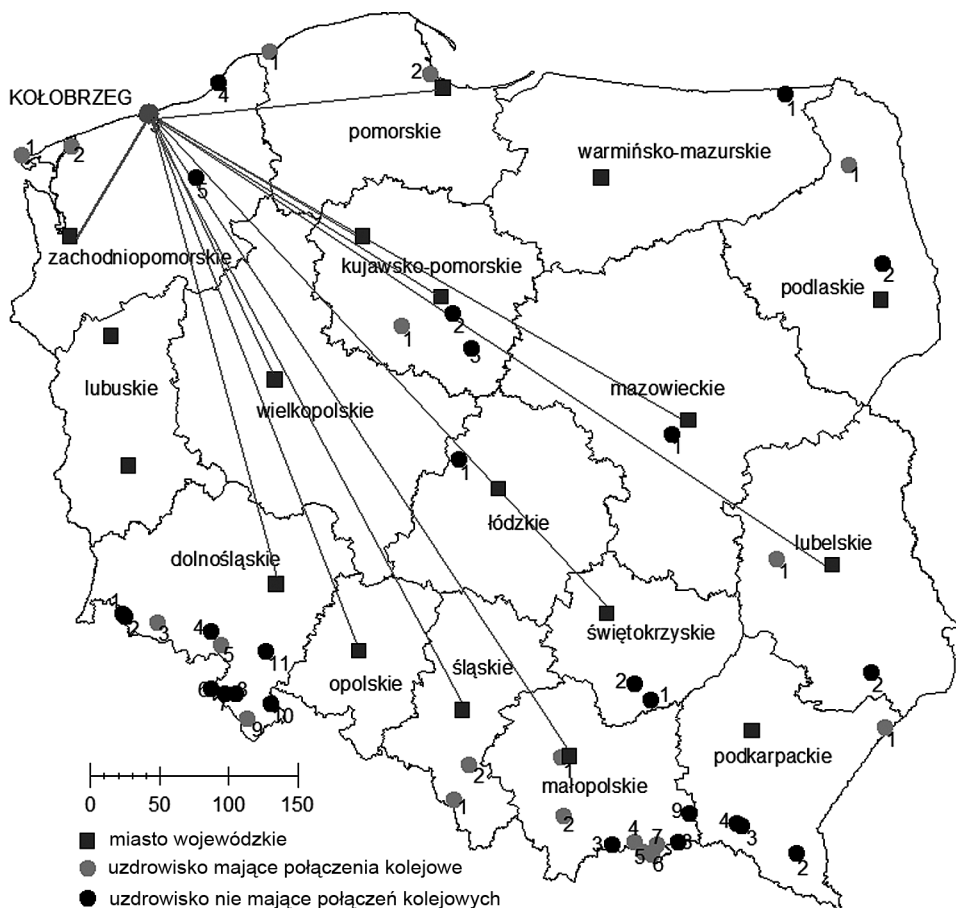


Ryc. 3. Sieć połączeń kolejowych między Świnoujściem a miastami wojewódzkimi

Źródło: opracowanie własne.

Gdańsk – trzy, Katowice – jedno, Kielce – dwa, Kraków – trzy, Lublin – jedno, Opole – jedno, Toruń – dwa, Warszawa – trzy i Wrocław – jedno. W Kołobrzegu, podobnie jak w Świnoujściu, w sezonie wakacyjnym uruchamiane są dodatkowe pociągi, kursujące do największych miast Polski.

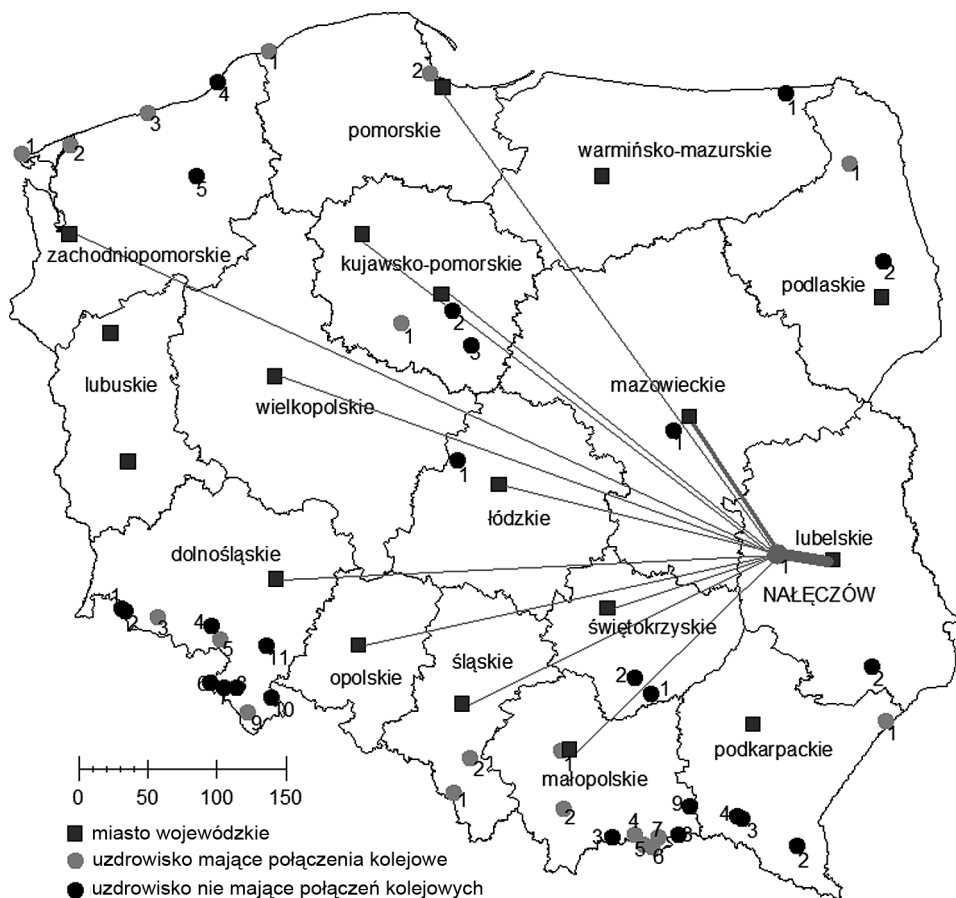
Trzynaście miast wojewódzkich ma stałe połączenia z Nałęczowem. Uzdrowisko położone jest w województwie lubelskim, na Płaskowyżu Nałęczowskim. Nałęczów to niewielkie, niespełna pięcioletnie miasto, do którego co rok przyjeżdża około 20 tys. kuracjuszy, mające stację kolejową od 1877 r. Znajduje się ono na szlaku z Lublina do Dębina i dalej do Warszawy. Uzdrowisko położone jest przy szlaku pociągów międzynarodowych kursujących na Ukrainę przez przejście graniczne w Dorohusku. Odcinek ten został poddany elektryfikacji już w roku 1968. Obecnie przez Nałęczów kursują prawie wszystkie rodzaje pociągów, a z miasta nie można dojechać tylko do stolic województw warmińsko-mazurskiego,



Ryc. 4. Sieć połączeń kolejowych między Kołobrzegiem a miastami wojewódzkimi
Źródło: opracowanie własne.

podlaskiego, podkarpackiego i lubuskiego (ryc. 5). Uzdrowisko najwięcej połączeń ma z pobliskim Lublinem i Warszawą (tab. 4).

Uzdrowiskiem, które dysponuje połączeniami kolejowymi z największą liczbą miast wojewódzkich, jest Sopot. Można z niego dojechać bezpośrednio aż do piętnastu stolic województw (ryc. 6). Tak dobre skomunikowanie miasta położonego na Pobrzeżu Kaszubskim wynika zapewne z jego przynależności do aglomeracji trójmiejskiej (wraz z Gdańskiem i Gdynią), gdzie znajduje się duży węzeł kolejowy, m.in. Centralna Magistrala Węglowa prowadząca na Śląsk. Sopot połączenie kolejowe uzyskał w roku 1870, a zostało ono zelektryfikowane w latach 1952–1957. Obecnie czterdziestotrzysięczne uzdrowisko, będące częścią ponad 750-tysięcznego Trójmiasta, które odwiedza około 7 tys. osób rocznie, ma najwięcej połączeń kolejowych spośród wszystkich polskich kurortów. Zostały one zestawione w tabeli 5.



Ryc. 5. Sieć połączeń kolejowych między Nałęczowem a miastami wojewódzkimi

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Połączenia kolejowe Nałęczowa ze stolicami województw

Miasto wojewódzkie	Odległość w km	Liczba pociągów				Średni czas przejazdu	Średnia prędkość pociągu [km/h]
		Międzynarodowe	TLK	IR	REGIO		
Bydgoszcz	431		4			6:05	71,0
Gdańsk	591		1			8:50	67,0
Katowice	341		1	1		4:40	73,0
Kielce	176		3	1		2:25	73,0
Kraków	308		2			4:10	74,0
Lublin	30	1	11	1	11	0:25	72,0
Łódź	272		1			4:10	65,5
Opole	438		1	1		6:40	65,5
Poznań	450		1			5:20	84,5
Szczecin	660		1			8:20	79,0
Toruń	380		4			5:00	76,0
Warszawa	141	1	8			2:00	70,5
Wrocław	520		2	1		7:45	67,0

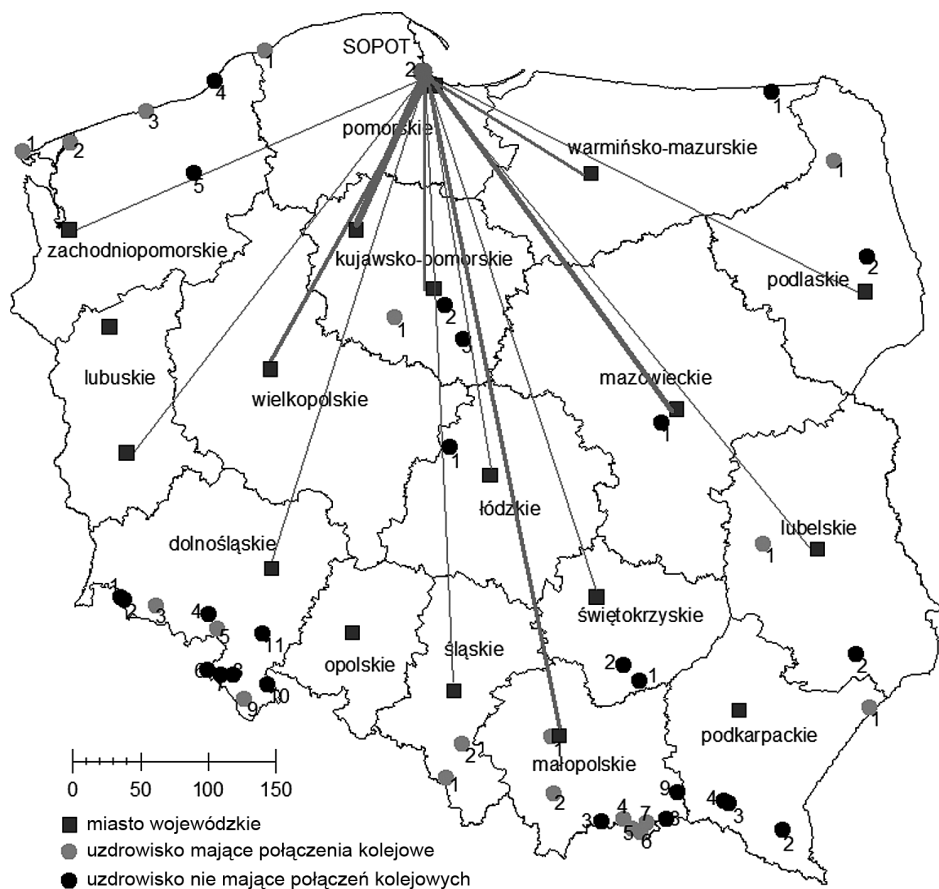
Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2011/12.

Tabela 5. Połączenia kolejowe Sopotu ze stolicami województw

Miasto wojewódzkie	Odległość w km	Liczba pociągów				Średni czas przejazdu	Średnia prędkość pociągu [km/h]
		EC	Ex	TLK	REGIO		
Białystok	458			2		8:25	54,5
Bydgoszcz	171	1		12	4	2:40	64,0
Gdańsk	12		połączenia SKM			0:20	36,0
Katowice	641			3		10:00	64,0
Kielce	702			3		10:00	70,0
Kraków	633		2	5		10:30	60,5
Lublin	632			1		9:20	68,0
Łódź	400			4		7:00	57,0
Olsztyn	188			4	2	3:30	54,0
Poznań	323	1		6		4:20	74,5
Szczecin	359			3		4:50	74,5
Toruń	222			6		4:10	53,5
Warszawa	335		2	8		6:40	50,0
Wrocław	488			3		7:40	63,5
Zielona Góra	461			2		6:50	67,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2011/12.

Bardzo specyficzny charakter ma połączenie Sopotu z Gdańskiem i Gdynią, gdyż miasta te, jako aglomeracja, obsługiwane są przez sieć Szybkiej Kolei Miejskiej. Pociągi w ramach tego połączenia kursują co około dziesięć minut w dzień i co trzydzieści minut w godzinach nocnych na odcinku od Wejherowa do Gdań-



Ryc. 6. Sieć połączeń kolejowych między Sopotem a miastami wojewódzkimi
Źródło: opracowanie własne.

ska przez Gdynię i Sopot. Taka częstotliwość zapewnia komunikację kolejową z Gdańskiem na poziomie ponad setki połączeń dziennie. Są to połączenia uzupełniające komunikację miejską w tych miastach. Średnia prędkość pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej nie przekracza 40 km/h, a wynika ona z bardzo dużej liczby przystanków na trasie. Pociągi SKM zapewniają najszybsze połączenie nie tylko między poszczególnymi miastami w aglomeracji trójmiejskiej, ale również pomiędzy osiedlami wewnątrz miast.

Podsumowanie

Na podstawie powyższej analizy można stwierdzić, że połączenia kolejowe w bardzo niewielu przypadkach mogą stanowić główny sposób transportu do miejscowości uzdrowiskowych. Najlepiej skomunikowane z pozostałą częścią kraju są uzdrowiska na terenach nizinnych i nad morzem. Położenie uzdrowiska na obsza-

Tabela 6. Połączenia stolic województw z miejscowościami uzdrowiskowymi

Miasto wojewódzkie	Miejscowości uzdrowiskowe
Białystok	Augustów, Inowrocław, Sopot
Bydgoszcz	Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot
Gdańsk	Inowrocław, Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot
Gorzów Wielkopolski	
Katowice	Goczałkowice, Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot, Świnoujście, Ustroń
Kielce	Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot
Kraków	Kołobrzeg, Krynica, Muszyna, Nałęczów, Piwniczna, Rabka, Sopot, Swo-szowice, Świnoujście, Żegiestów
Lublin	Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot
Łódź	Nałęczów, Sopot
Olsztyn	Inowrocław, Sopot
Opole	Goczałkowice, Kołobrzeg, Nałęczów, Świnoujście
Poznań	Inowrocław, Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot, Świnoujście
Rzeszów	Horyniec, Świnoujście
Szczecin	Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot, Świnoujście
Toruń	Inowrocław, Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot
Warszawa	Augustów, Goczałkowice, Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot, Świnoujście
Wrocław	Długopole, Goczałkowice, Inowrocław, Kołobrzeg, Nałęczów, Sopot, Świnoujście
Zielona Góra	Inowrocław, Sopot

Źródło: opracowanie własne.

rach górskich lub podgórskich powoduje znaczne obniżenie możliwości dotarcia tam koleją. Praktycznie wszystkie uzdrowiska w województwach dolnośląskim, małopolskim, podkarpackim i śląskim nie mają sieci kolejowej lub stałych połączeń prowadzących dalej niż do najbliższego miasta wojewódzkiego. Z analizy wynika również, że miasta wojewódzkie są w bardzo różnym stopniu połączone z uzdrowiskami. Obrazuje to tabela 6.

Jedno z miast wojewódzkich – Gorzów Wielkopolski – nie ma bezpośredniego połączenia z żadnym z polskich uzdrowisk. Taki stan jest spowodowany najprawdopodobniej jego położeniem przy niezelektryfikowanej linii kolejowej rozciągającej się równoleżnikowo między Kostrzynem a Krzyżem.

Literatura

- Dominas P. 2012. Koleje regionu kaczawskiego. Wydawnictwo Archiwum-System, Jelenia Góra.
 Lecznictwo uzdrowiskowe w Polsce w latach 2000–2010. 2011. Główny Urząd Statystyczny, Kraków.
 Lijewski T. 1977. Geografia transportu Polski. Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
 Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2011/12.
 Taylor Z. 2007. Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. PAN IG i PZ, Warszawa.

Analysis of the rail network between the towns of provincial and spa towns in Polish

Abstract: Railway connections play an important role in intercity transport. The railway network on Polish territory is well developed, but in recent years, mainly for economic reasons, is closing more and more routes. Due to the mountainous terrain and consequently, long time passing, the availability of rail some Polish regions is small. Present study is to show how the network of rail links between the capitals of provinces and spa towns on Polish territory.

Keywords: spas, railway, railway network, provincial capitals