

Aleksander Janiszewski, Henryk Karbowski

Kolejowe połączenia pasażerskie Warszawy z Wrocławiem

W czasie intensywnego rozwoju sieci kolejowej w II połowie XIX w. i pierwszych latach wieku XX Wrocław – z racji przynależności do Niemiec – uzyskał świetne połączenie kolejowe z Berlinem i równie dobre z Dreznem. Po przyłączeniu Ziemi Odzyskanych do Polski (1945 r.) połączenia kolejowe Warszawy z Wrocławiem stanowiły (szczególnie na kresach wschodnich byłego zaboru pruskiego) dość przypadkowe odcinki linii w aspekcie relacji Warszawa–Łódź–Wrocław. Połączenie Ostrowa Wielkopolskiego z Grabownem odbywa się poprzez Odolanów (linia jednotorowa) lub poprzez Krotoszyn (linia dwutorowa).

W okresie PRL połączenie kolejowe Warszawy z Wrocławiem było sprawą marginalną, choć Wrocław był częścią Ziemi Odzyskanych. W tym czasie głównym zadaniem transportu kolejowego były przewozy towarowe i oczywiście dowóz ludzi do szkół i do pracy. Tylko raz po wybudowaniu Centralnej Magistrali Kolejowej rozważano stworzenie połączenia z rejonu Radzic (CMK): Piotrków Trybunalski–Bełchatów–Rusiec Łódzki–Wieluń–Oleśnica–Wrocław. Uzasadnieniem miały być potoki przewozów towarowych. Można powiedzieć, że połączenie Warszawy z Wrocławiem nową trasą nie było w zakresie zainteresowań PKP. Połączenia Warszawy z Wrocławiem są obecnie, lub były, dokonywane przez: Łódź, Częstochowę (warianty przez Piotrków Trybunalski lub CMK) i Opole, a także przez Poznań i Katowice (CMK).

Wykaz linii z ruchem pasażerskim Warszawa–Wrocław

Połączenia między Warszawą a Wrocławiem odbywają się następującymi trasami kolejowymi:

1. Warszawa–Koluszki (lub przez Łowicz)–Łódź Kaliska–Ostrów Wielkopolski–Odanów (lub Krotoszyn)–Grabowno–Wrocław;
2. Warszawa–
 - a) Piotrków Trybunalski–Częstochowa–
 - b) CMK–Włoszczowa Północ–Częstochowa Stradom–Opole–Wrocław;
3. Warszawa–Poznań–Wrocław;
4. Warszawa–CMK–Katowice–Wrocław.

Szkic połączeń między Warszawą a Wrocławiem pokazano na rys. 1. Linia prosta ciągła oznacza najkrótsze – teoretyczne – połączenie, zaś liniami punktowymi oznaczono połączenia Łodzi, Ostrowa Wielkopolskiego, Odolanowa lub Krotoszyna.

Podstawowe parametry, tj. długość i orientacyjny czas przejazdu dla tych połączeń, które są lub były realizowane między Warszawą a Wrocławiem, zostały zestawione w tab. 1. Dane te podano w oparciu o rozkłady jazdy pociągów pasażerskich.

Możliwości modernizacji połączeń kolejowych Warszawa–Wrocław

W projekcie uchwały rządu (2015), dotyczącym utworzenia Krajowego Programu Kolejowego do roku 2023, w liście projektów podstawowych, umieszczono inwestycje usprawniające i podnoszące stan techniczny i poprawiające standard podróży w połączeniach nas interesujących:

- ❖ modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław–Poznań (w trakcie realizacji),
- ❖ modernizacja linii kolejowej E20 Warszawa–Poznań, ciąg dalszy,

- ❖ modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Legnica–Wrocław–Opole, etap II, wdrożenie ERTMS/ETCS/GSM,
- ❖ modernizacja linii kolejowej Warszawa–Skierniewice–Łódź (ukończenie do 01.12.2015 r.),
- ❖ polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej na odcinku Częstochowa–Fosowskie (ukończone),
- ❖ prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30, E65) na obszarze Śląska, odcinek Katowice–Chorzów Batory oraz Gliwice–Łabędy,
- ❖ poprawa przepustowości linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa–Kutno,
- ❖ prace na linii kolejowej nr 14 na odcinku Łódź Kaliska–Zduńska Wola–Ostrów Wielkopolski.

Z powyższego programu widać, że na wszystkich połączeniach Warszawy z Wrocławiem wykonano lub planuje się wykonanie inwestycji poprawiających ofertę przewozową, między innymi na drodze podwyższania prędkości dopuszczalnej do maksimum 160 km/h (kolej konwencjonalna).

Nie umieszczono w programie budowy odcinka Sieradz–Wieruszów, Rusiec Łódzki–Wieluń, Bełchatów–Wieluń oraz połączenia CMK (rejon Radzic) z Piotrkowem Trybunalskim, co świadczy o zaniechaniu realizacji nowych połączeń omijających węzeł łódzki.

W dokumentach strategicznych województwa łódzkiego nie występują już te rozważane linie. W ich miejsce (w ramach Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Łódzkiego) zaplanowana jest linia towarowa dla przewozu węgla brunatnego Bełchatów–Złoczew/Wieluń. Zgodnie z założeniami wstępnego studium wykonalności (w ramach porozumienia PGE, Urząd Marszałkowski w Łodzi, PKP PLK S.A.) linia ta byłaby też wykorzystywana do regionalnych przewozów pasażerskich, a połączenie z Łodzi do Wielunia i Wieruszowa byłoby realizowane z wykorzystaniem rewitalizowanej linii nr 131 na odcinku od Zduńskiej Woli Karsznice do przecięcia



Rys. 1. Orientacyjny szkic połączeń kolejowych Warszawy z Wrocławiem

Źródło: oprac. własne.

Tab. 1. Zestawienie eksploatowanych kolejowych połączeń pasażerskich Warszawa–Wrocław

Pomocniczy numer połączenia	Trasa połączenia kolejowego	Długość w km	Przybliżony czas przejazdu
0	Linia prosta (teoretyczna) łącząca Warszawę z Wrocławiem (Warszawa Centralna–Wrocław Główny, wg maps.google.com)	301	
1	Warszawa–Łowicz–Łódź–Ostrów Wielkopolski–Wrocław: a) przez Odolanów b) przez Krotoszyn	390 408	ok. 6 h
2	Warszawa–Koluszki–Łódź–Ostrów Wielkopolski–Wrocław a) przez Odolanów b) przez Krotoszyn	393 411	5 h, 25 min ¹⁾ ok. 5 h, 50 min
3	Warszawa–Częstochowa–Opole–Wrocław: a) przez Piotrków Trybunalski b) przez CMK–Włoszczowa Północ	425 440	ok. 6 h, 20 min 3 h, 29 min ¹⁾
4	Warszawa–Poznań–Wrocław	476	6 h, 43 min ¹⁾
5	Warszawa–CMK–Katowice–Opole–Wrocław	482	ok. 6 h, 15 min

¹⁾ – wg rozkładu jazdy pociągów obowiązującego od 13.12.2015 r.

Źródło: oprac. własne.

z nową linią Bełchatów–Wieluń/Złoczew. Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich wynosiłaby 120 km/h.

Dla pełnego obrazu prowadzonych rozważań określono orientacyjną długość trasy i czas przejazdu również dla zaniechanego wariantu Sieradz–Wieruszów połączenia Warszawy z Wrocławiem. Trasa Warszawa–Wrocław przez Sieradz–Wieruszów wymagałaby dobudowy odcinka linii o prędkości 160 km/h Sieradz–Wieruszów (około 60–70 km) oraz odbudowy odcinka linii Wieruszów–Oleśnica (około 60 km). Trasa ta składałaby się z następujących odcinków linii: Warszawa–Koluszki (około 105 km z V_{max} 160 km/h), Koluszki–Łódź–Sieradz (około 90 km z V_{max} 120 km/h), Sieradz–Wieruszów (około 60–70 km z V_{max} 160 km/h) oraz Wieruszów–Wrocław (około 95 km z V_{max} 120 km/h). Łącznie długość trasy Warszawa–Wrocław wyniosłaby około 350–360 km, w tym około 175 km z prędkością 160 km/h i około 185 km z prędkością 120 km/h. Byłaby więc krótsza o około 80 km od trasy przez CMK, a więc generowałaby mniejsze koszty dla przewoźnika. Prędkość handlową pociągów pociągów pośpiesznych i ekspresowych wyznaczono jako 0,75 V_{dop} , przy założeniu, że prędkość konstrukcyjna taboru jest nie mniejsza od prędkości dopuszczalnej. Łączny czas przejazdu pociągów pociągów pociągów pośpiesznych lub ekspresowych (pociąg z V_{max} 160 km/h) wyniosłby około 3 h i 40 min (na odcinkach z prędkością 160 km/h – 1 h i 30 min, a na odcinkach z prędkością 120 km/h – około 2 h i 10 min).

Analizując istniejące już połączenia pod względem jakości oferty przewozowej (czas podróży), można zauważyć, że na czoło wysuwa się połączenie 3b (tab. 1) z wykorzystaniem CMK i połączenia Włoszczowa Północ–Częstochowa Stradom–Fosowskie–Opole–Wrocław. Na tym ciągu transportowym czas jazdy pociągu typu Pendolino wynosi dziś 3 h i 29 min, a pociągów pociągów pociągów pośpiesznych 4 h i 02 min.

Trwające i przewidywane inwestycje na CMK, mające na celu podwyższenie prędkości maksymalnej do 200 km/h, jak dziś na odcinku Olszawice–Zawiercie, a w dalszym okresie do 230 km/h (dla ED250), pozwoli na dodatkowe skrócenie czasu jazdy, szacowane na CMK na 15–20 min. Wszystkie pozostałe trasy mają dłuższy czas przejazdu, wynikający z dłuższej trasy, gorszych parametrów poszczególnych odcinków, a także częściowo obciążonych przejazdem z postojem (przez takie stacje jak: Kutno, Poznań czy Katowice i Gliwice).

Na drugim miejscu pod względem atrakcyjności czasu przejazdu jest połączenie Warszawa–Poznań–Wrocław, bowiem na

ostatnim odcinku uzyskamy w najbliższym czasie prędkość maksymalną 160 km/h.

Prognozowana od wielu lat koncepcja budowy linii Y w klasie kolei dużych prędkości, mająca połączyć Warszawę–Łódź–Kalisz i dalej rozgałęziać się na Wrocław i Poznań, w sposób skokowy skróciłaby czas podróży na kierunku będącym tematem tego artykułu. Prace studialne nad tym tematem już zostały ukończone i wybrany został wariant przebiegu linii do realizacji. Koszt tej inwestycji jest szacowany na 22–25 mld złotych.

Obecnie potoki pasażerów na trasie Warszawa–Wrocław wynoszą około 600–700 pasażerów na dobę w jednym kierunku, ale na odcinku Warszawa–Łódź osiągają one wartość około 14 tys. pasażerów na dobę.

Na trasie Warszawa–Wrocław istnieje regularne połączenie autobusowe, autobusy kursują co godzinę, autobus piętrowy przewozi około 80 osób. Podobna sytuacja przewozowa jest w połączeniach lotniczych. Jednak dopiero kolej dużych prędkości w znaczący sposób skróciłaby czas przejazdu z Warszawy do Wrocławia do 1 h i 40 min (Warszawa–Łódź: 35 min), co w dużym stopniu przebiłoby ofertę transportu lotniczego, a tym bardziej samochodowego, i doprowadziłoby do wygenerowania nowych potoków pasażerów.

Rozwój transportu kolejowego, w tym także kolei dużych prędkości, umożliwiłby przejęcie dużej części ruchu drogowego i lotniczego, odciążając układ sieci drogowej kraju. Byłoby to realizacją polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

Możliwości poprawy połączeń kolejowych Warszawa–Wrocław

Na istniejących liniach kolejowych łączących Warszawę z Wrocławiem najkrótszy czas przejazdu (ważne kryterium dla pasażera) występuje na trasie Warszawa–CMK–Włoszczowa Płn.–Częstochowa Stradom–Opole–Wrocław i wynosi 3 h i 29 min. Trasa ta (ok. 440 km) jest dłuższa o około 50 kilometrów od najkrótszego istniejącego połączenia przez Koluszki–Łódź–Sieradz–Oleśnica.

Skrócenie czasu przejazdu, w klasie kolei konwencjonalnych, rozważano na najkrótszej trasie Warszawa–Łódź–Wrocław. Rozsądny zakres modernizacji tej trasy wymagałoby budowy nowego odcinka linii Sieradz–Wieruszów oraz rewitalizacji (odbudowy) odcinka Wieruszów–Oleśnica. Orientacyjna długość trasy Warszawa–Wrocław wyniosłaby ok. 360 km, a czas przejazdu – ok. 3 h i 40 min. Byłby to praktycznie czas przejazdu zbliżony do czasu osiąganego w wariantcie przez Włoszczową i Częstochowę Stradom. Zaletą tego rozwiązania byłaby między innymi obsługa Łodzi, która generuje największy w kraju potok pasażerów (około 14 tysięcy na odcinku Łódź–Warszawa).

Zasadnicza zmiana jakości oferty dla pasażerów może nastąpić dopiero po wybudowaniu linii Y w klasie kolei dużych prędkości. Linia Y połączy duże ośrodki: Warszawę, Łódź, Wrocław i Poznań. Przewidywana w Polsce linia Y w klasie kolei dużych prędkości (prędkość maksymalna: 350 km/h) będzie elementem transeuropejskiej sieci KDP. Linia Y będzie miała istotne znaczenie europejskie, ponieważ połączy wschód Europy z zachodem. Wschód Europy oznacza w tym przypadku Moskwę i Mińsk oraz kraje nadbałtyckie. Estonia, Łotwa i Litwa przystępują do budowy linii o długości 728 km dla prędkości 240 km/h. Linia Y kolei dużych prędkości przez Wrocław umożliwiłaby szybkie połączenie Warszawy z Pragą, Dreznem, Frankfurtem, Monachium i Paryżem.

Autorzy:

mgr inż. **Aleksander Janiszewski** – Torprojekt Warszawa
prof. zw. dr hab. inż. **Henryk Karbowski**, emeryt. prof. zw. Politechniki Łódzkiej