

Kierunki rozwoju kolejowych połączeń dalekobieżnych na Magistrali Nadodrzańskiej¹

MICHAŁ MAŁYSZ

mgr, Uniwersytet Wrocławski, Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej, plac Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław, tel. 71 375 2239, e-mail: michalmaalysz@gmail.com

Streszczenie: Celem artykułu jest przedstawienie wizji rozwoju połączeń dalekobieżnych na linii kolejowej nr 273, tj. Magistrali Nadodrzańskiej łączącej Wrocław i Szczecin przez Zieloną Górę. Przez wiele lat oferta tego typu połączeń na magistrali była mocno ograniczona, a pociągi pośpieszne ze Śląska na Pomorze Zachodnie przeważnie korzystały z szybszej trasy przez Poznań. Dzięki przeprowadzonej modernizacji stan infrastruktury magistrali znacznie się poprawił, a od grudnia 2017 roku miała ona stanowić najszybszą trasę z Wrocławia do Szczecina. W celu porównania dwóch wariantów tras zostało wykonane badanie jakości podróży przez obydwie trasy oraz zgodności czasu jazdy z rozkładem 2017/2018. W obydwu przypadkach czas jazdy różnił się od rozkładowego, ale w przypadku magistrali rzeczywiście był krótszy. Poza zwiększeniem prędkości jazdy szczególnym bodźcem rozwoju oferty na magistrali może być realizacja projektu „Kolej na dobre połączenia” obejmującego modernizację taboru przeznaczanego na tę linię. Poprzez zaplanowane w projekcie działania linia kolejowa nr 273 powinna być w przyszłości znacznie częściej wykorzystywana w połączeniach dalekobieżnych. W tym celu w artykule zostały zaproponowane rozwiązania służące optymalizacji rozkładu jazdy m.in. usprawnienie istniejących połączeń, wykorzystanie obiegu składów do utworzenia nowych pociągów dziennych i nocnych, łączenie kilku relacji, a finalnie zagęszczenie taktu na magistrali do dwugodzinnego. Odpowiednio dobrana oferta może stanowić dobrą alternatywę dla trasy przez Poznań oraz zapewnić nowe i szybkie połączenia kolejowe północ–południe.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, linia kolejowa nr 273, Magistrala Nadodrzańska, Wrocław, Szczecin.

Dotychczasowa rola Magistrali Nadodrzańskiej w przewozach pasażerskich

Linia kolejowa nr 273 łącząca Wrocław ze Szczecinem jest jedną z najważniejszych i najdłuższych linii kolejowych w Polsce. Wchodzi ona w skład europejskiego korytarza transportowego C-E59 dedykowanego przewozom towarowym. W środowisku kolejowym zwana jest Magistralą Nadodrzańską, czy też „Nadodrzańką”, ponieważ jej trasa prowadzi niemal równoległe do koryta Odry, a linia samą rzekę przekracza aż pięciokrotnie. Na trasie magistrali oprócz Wrocławia i Szczecina położone są miejscowości: Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa, Rudna, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Zielona Góra, Czerwieńsk, Rzepin (dla którego linia stanowi obwodnicę), Kostrzyn nad Odrą, Mieszkowice, Chojna i Gryfino. Ze względu na to, że linia generalnie omija duże miasta, jej znaczenie w transporcie pasażerskim dotychczas było wyraźnie mniejsze niż w przypadku innych linii łączących północ i południe Polski. Pociągi pasażerskie łączące

Dolny Śląsk z Pomorzem Zachodnim były trasowane przede wszystkim linią kolejową nr 271 przez Poznań, stanowiącą europejski korytarz transportowy E-59 dedykowany z kolei przewozom pasażerskim. Dalej dzięki linii kolejowej nr 351 możliwy był przejazd do Szczecina. W ostatnich latach pojawiło się jednak zjawisko przejmowania części połączeń z linii kolejowej nr 271 przez Magistralę Nadodrzańską. Dzięki temu dostęp do szybkich pociągów w kierunku Pomorza uzyskały takie miasta jak Wołów, Głogów czy Zielona Góra. Co więcej, planowany jest dalszy rozwój oferty połączeń dalekobieżnych, mimo iż wciąż podkreślany jest fakt, że linia ma służyć przede wszystkim przewozom towarowym. Od 2014 roku magistrala jest modernizowana, a na niektórych odcinkach możliwa jest już po niej jazda z prędkością 120 km/h [1]. Fakt ten stał się głównym powodem wspomnianego rozwoju połączeń Wrocław–Szczecin na Magistrali Nadodrzańskiej kosztem linii kolejowej nr 271.

Dzięki archiwalnym sieciowym rozkładom jazdy możliwe jest odtworzenie historycznych ofert połączeń dalekobieżnych [2]. Tabela 1 przedstawia zmiany w kształcie ogólnej oferty połączeń dalekobieżnych na Magistrali Nadodrzańskiej na odcinku Wrocław–Szczecin w ostatnim piętnastolecu. Kursywą oznaczone zostały pociągi sezonowe.

Najczęściej w ofercie pociągów dalekobieżnych na Magistrali Nadodrzańskiej występował sezonowy pociąg „48500/1/2/3” z Bielska-Białej do Kołobrzegu, nazwany później „Pirat”. Na początku XXI wieku za dzienne połączenie służył pociąg pośpieszny „Czсібór” z Wrocławia do Szczecina. W 2016 roku pojawiło się z kolei inne dzienne połączenie dzięki pociągowi „Światowid”, łączącemu Katowice ze Szczecinem. Latem w jego godzinach kursował pociąg TLK Nautilus z wagonami z Katowic do Kołobrzegu i Świnoujścia, który na przejechanie trasy Wrocław–Szczecin potrzebował już zaledwie 4 godziny 58 minut. Był to najkrótszy wymagany czas na przejazd w historii magistrali. Warto dodać, że od wielu lat po Magistrali Nadodrzańskiej kursowały także pociągi z Krakowa czy Przemyśla do Zielonej Góry (pociąg „Ślązak”), a pierwszym pociągiem Intercity zestawionym z nowoczesnych wagonów był IC Mehoffer (Przemyśl–Zielona Góra) kursujący w 2016 roku. Od 2017 roku za niego kursuje IC Siemiradzki, który wydaje się być już na stałe wpisany w ofertę połączeń dalekobieżnych. W rozkładzie jazdy 2017/2018 pojawiły się kolejne nowe połączenia. Kategoria pociągu „Światowid” została zmieniona na IC, dzięki czemu został on zestawiony z nowoczesnych wagonów. Zamiast pociągu IC Swarżyc utworzo-

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2018.

Tabela 1

Oferty połączeń kolejowych Wrocław–Szczecin na linii kolejowej nr 273 w latach 2003–2018			
Rok	Pociąg	Relacja	Przybliżony czas jazdy na odcinku Wrocław–Szczecin
2003	Pośpieszny 68102/3 Czciwór	Wrocław–Szczecin/Świnoujście	7 godzin 35 minut
	Pośpieszny 48502/3 (nocny)	Bielsko-Biała–Kołobrzeg	
2004	Pośpieszny 68503	Wrocław–Szczecin/Świnoujście	7 godzin 40 minut
	Pośpieszny 48502/3 (nocny)	Bielsko-Biała–Kołobrzeg	
2005	Pośpieszny 48505 (nocny)	Katowice/Bielsko-Biała–Świnoujście	7 godzin 45 minut
	Pośpieszny 68102/3 Czciwór	Wrocław–Szczecin/Świnoujście	
2006	Pośpieszny 48503 (nocny)	Bielsko-Biała–Kołobrzeg	8 godzin
	Pośpieszny 48505 (nocny)	Katowice/Bielsko-Biała–Świnoujście	
2007	Pośpieszny 68102/3 Czciwór	Wrocław–Szczecin/Świnoujście	8 godzin 20 minut
	Pośpieszny 48502/3 (nocny)	Bielsko-Biała–Kołobrzeg	
2008	Pośpieszny 48503 (nocny)	Bielsko-Biała–Świnoujście/ Kołobrzeg	8 godzin 20 minut
	Pośpieszny 68504/48503 (nocny)	Szklarska Poręba/Katowice– Szczecin/Świnoujście/Kołobrzeg	
2009	Osobowy 6841 Karmazyn	Wrocław–Kamień Pomorski	7 godzin 20 minut
	Osobowy 6841 Pionier	Wrocław–Szczecin	
2010	Pośpieszny 48500 (nocny)	Bielsko-Biała–Świnoujście	7 godzin 30 minut
	Osobowy 6843 Karmazyn	Wrocław–Świnoujście	
2011	TLK 68501/48501 (nocny)	Szklarska Poręba/Bielsko-Biała– Szczecin/Świnoujście	7 godzin
	TLK 48501 (nocny)	Bielsko-Biała–Kołobrzeg/Świnoujście	
2012	TLK 48501 Pirat (nocny)	Bielsko-Biała–Kołobrzeg/ Świnoujście	8 godzin
2013	TLK 48500 Pirat (nocny)	Bielsko-Biała–Kołobrzeg/ Świnoujście	7 godzin 30 minut
2014	TLK 38206 Uznam (nocny)	Przemyśl–Świnoujście	7 godzin
2015	-	-	-
2016	TLK 68155 Światowid	Wrocław–Świnoujście	6 godzin
	TLK 38257 Centaurus (nocny)	Kraków–Świnoujście	
2017	TLK 48101/48153 Światowid/ Nautilus	Katowice–Szczecin/Świnoujście	5 godzin
	TLK/IC 68101 Swarozyc	Wrocław–Szczecin	
	TLK 65191 Łęsko (nocny)	Wrocław–Łeba/Kołobrzeg	
	TLK 38191 Wolin (nocny)	Kraków–Świnoujście	
2018	TLK 48111 Swarozyc	Katowice–Kołobrzeg	5 godzin 10 minut
	IC 48106 Światowid/ TLK 38153 Zefir	Katowice/Kraków–Szczecin/ Świnoujście	
	IC 48153 Pirania	Katowice–Kołobrzeg	
	IC 3804 Hetman	Przemyśl–Szczecin	
	TLK 65191 Łęsko (nocny)	Wrocław–Łeba/Kołobrzeg	

Źródło: Rozkłady jazdy w formie tabelarycznej i książkowej, Rozkład jazdy 2005–2012, Tab. 366. Kostrzyn–Chojna–Gryfino–Szczecin Główny, <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp>, dostęp: 20.06.2018 r.
Plakatowy rozkład jazdy, PKP PLK, <http://portalpasazera.pl>, dostęp: 19.06.2018 r.,
Zestawienia pociągów, PKPIC TLK, VagonWeb, dostęp: 19.06.2018 r., www.vagonweb.cz/razeni/ [3], [4]

no pociąg IC Hetman (Szczecin–Przemyśl). Godziny jazdy „Hetmana” były zbliżone do godzin „Swarozyc”, lecz trasa pociągu została znacznie wydłużona. Dodatkowo powstało zupełnie nowe poranne połączenie Wrocławia ze Szczecinem, które zapewniał „nowy” TLK Swarozyc (Katowice–Kołobrzeg). Sezonowa oferta PKP Intercity na okres wakacyjny stworzyła kolejne możliwości dla magistrali. Zamiast pociągu IC Światowid w lecie kursuje TLK Zefir (Kraków–Świnoujście), a dodatkowo w soboty uruchamiany jest pociąg IC Pirania (Katowice–Kołobrzeg). Czas jazdy TLK Zefir na odcinku Wrocław–Szczecin wynosi 5 godzin i 14 minut, a jego wydłużenie w porównaniu do „Nautilusa” z 2017

roku jest spowodowane remontami na linii, które docelowo mają ten czas wyraźnie skrócić nawet poniżej 4 godzin i 30 minut. W sezonie letnim od 2018 roku ofertę uzupełniają pociągi IC Pirania do Kołobrzegu i TLK Łęsko do Kołobrzegu i Łeby. Od strony Pomorza po całej Magistrali Nadodrzańskiej kursują także TLK Pirat z Kołobrzegu i TLK Wolin ze Świnoujścia. Wszystkie te pociągi tworzą w 2018 roku najlepiej rozwiniętą ofertę w historii linii kolejowej nr 273.

Magistrala Nadodrzańska jako najkrótsze połączenie Wrocław–Szczecin–Wrocław

Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy na lata 2017/2018 utworzono kilka połączeń Wrocław–Szczecin w ciągu dnia zarówno po linii kolejowej nr 273, jak i przez Poznań po linii kolejowej nr 271. Rozkład jazdy pozwolił na wykonanie badania, podczas którego porównane zostały rzeczywiste czasy przejazdów przez obie trasy. Polegało ono na wykonaniu przejazdu z Wrocławia do Szczecina oraz ze Szczecina do Wrocławia oraz obiektywnej ocenie zgodności przejazdu z rozkładem jazdy, porównania prędkości jazdy, komfortu podróżowania oraz ogólnej organizacji połączeń. Istotne było wykonanie badania w pierwszym dniu obowiązywania rozkładu jazdy, a więc w warunkach zupełnie nowych i dotąd nieznanych. Do analizy na trasie Wrocław–Poznań–Szczecin został wybrany pociąg IC Pobożny (Wrocław–Szczecin), a na Magistrali Nadodrzańskiej IC Światowid (Szczecin–Katowice). Aby zobiektywizować warunki podróżowania w obydwu przypadkach, wybranym do podróży wagonem był wagon bezprzedziałowy 168A posiadający dodatkowe miejsca dla wózków inwalidzkich. Jest to jeden z najbardziej komfortowych wagonów PKP Intercity i można nim podróżować w wielu pociągach na trasie Przemyśl–Szczecin.

Pociąg IC 68100 Pobożny odjechał z Wrocławia Głównego zgodnie z rozkładem o 05:34. Na odcinku Wrocław–Poznań IC Pobożny przyjeżdżał niemal na każdą stację (poza stacją Kościan) zbyt wcześnie w stosunku do planowego czasu przyjazdu. Z tego powodu m.in. postój w Lesznie musiał trwać aż 6 minut, jako że rozkład nie zakładał aż tak szybkiego przejazdu po linii kolejowej nr 271. Wydłużony o 4 minuty postój miał miejsce także w Poznaniu. Na linii kolejowej nr 351 do Szczecina sytuacja była podobna, a pociąg przyjechał na stację Szczecin Główny o 3 minuty wcześniej, niż zakładał to rozkład. Generalnie podróż w stronę Szczecina można opisać jako bezproblemową, o wysokim komfortie i ze sporymi rezerwami czasowymi w przypadku jazdy między poszczególnymi stacjami. Ostatecznie czas podróży wyniósł 5 godzin i 1 minutę przy zakładanym wynoszącym 5 godzin i 4 minuty. Tabela 2 prezentuje porównanie rzeczywistych i rozkładowych przyjazdów oraz odjazdów tego pociągu z poszczególnych stacji.

Zgodnie z rozkładem jazdy Magistrala Nadodrzańska miała pozwalać na krótszy czas przejazdu niż w przypadku trasy przez Poznań. O godzinie 11:08 wagony pociągu IC Światowid zostały podstawione na stację Szczecin Główny. Jednak jego start został opóźniony o 8 minut. Jak się później

Tabela 2

Porównanie rzeczywistych i planowanych godzin odjazdu i przyjazdu pociągu IC 68100 Pobożny na trasie Wrocław–Szczecin w dniu 10.12.2017 r.			
Stacja	Godzina przyjazdu i odjazdu ze stacji		Linia kolejowa
	W dniu 10.12.2017 r.	Zgodnie z rozkładem jazdy	
Wrocław Mikołajów	05:39 – 05:40	05:39 – 05:40	271
Oborniki Śląskie	05:53 – 05:57	05:56 – 05:57	
Żmigród	06:09 – 06:13	06:12 – 06:13	
Rawicz	06:22 – 06:25	06:24 – 06:25	
Leszno	06:50 – 06:57	06:56 – 06:57	
Kościan	07:20 – 07:21	07:20 – 07:21	
Poznań Główny	07:49 – 07:58	07:53 – 07:58	271 / 351
Szamotuły	08:21 – 08:25	08:24 – 08:25	351
Wronki	08:36 – 08:39	08:38 – 08:39	
Krzyż	08:58 – 09:00	08:59 – 09:00	
Dobiegiew	09:13 – 09:17	09:16 – 09:17	
Choszczno	09:35 – 09:37	09:36 – 09:37	
Stargard	09:59 – 10:04	10:02 – 10:04	
Szczecin Dąbie	10:21 – 10:24	10:22 – 10:24	
Szczecin Główny	10:35	10:38	

Źródło: opracowanie własne

okazało, wpłynęło to na opóźnienie pociągu na całej trasie. Odjazd nastąpił o godzinie 11:28, zamiast o 11:20. Przez cały badany odcinek czas przyjazdów i odjazdów ze stacji nie był zgodny z rozkładem. Trasę ze Szczecina do Gryfina pociąg przejechał dość szybko z prędkością sięgającą 120 km/h, ale nie zmniejszył opóźnienia. Z Gryfina do Kostrzyna przez Chojnę i Mieszkowice jazda była powolna, a prędkość nie przekraczała 100 km/h. Co więcej, zaburzona była płynność jazdy, a kilkakrotnie pociąg po rozpędzeniu się zaczynał hamować. Wobec tego opóźnienie „Światowida” zwiększyło się do 16 minut w Mieszkowicach. Do Kostrzyna nad Odrą przyjechał on 19 minut później, niż zakładał rozkład jazdy, a postój na stacji w Kostrzynie był jeszcze o minutę dłuższy, niż planowo. W Rzepinie opóźnienie nieco zmniejszyło się, na co z pewnością wpływ miała zwiększona już prędkość przejazdu na odcinku Kostrzyn–Rzepin. Na odcinku Czerwieńsk–Zielona Góra pociąg ponownie rozpędził się do 120 km/h, co jednak nie przyczyniło się do redukcji 16-minutowego opóźnienia, a krótkie postoje w Zielonej Górze i Nowej Soli także go nie zmniejszyły. Równie szybka jazda na odcinku Nowa Sól–Bytom Odrzański pozwoliła tylko na zniwelowanie spóźnienia o minutę. Przed Głogowem pociąg musiał przepuścić inny skład jadący z naprzeciwka, stąd ponownie przyjechał na kolejną stację z niemal 20-minutowym opóźnieniem. Od Głogowa do Wrocławia prędkość jazdy wynosiła już stale około 120 km/h, a IC Światowid wjechał na stację Wrocław Główny o godzinie 16:22 z opóźnieniem wynoszącym 11 minut. Tabela 3 prezentuje godziny przyjazdów i odjazdów z poszczególnych stacji na trasie przejazdu po Magistrali Nadodrzańskiej.

Rozkład jazdy dla Magistrali Nadodrzańskiej na sezon 2017/2018 w pierwszym dniu jego obowiązywania nie pozwolił na łatwe nadrobienie straconego czasu na starcie. Nie istniały takie rezerwy, jak w przypadku trasy przez Poznań. Dopiero na odcinku dolnośląskim możliwe było nieznaczne

Tabela 3

Porównanie rzeczywistych i planowanych godzin odjazdu i przyjazdu pociągu IC 84106 Światowid na trasie Szczecin–Wrocław w dniu 10.12.2017 r.			
Stacja	Godzina przyjazdu i odjazdu ze stacji		Linia kolejowa
	W dniu 10.12.2017 r.	Zgodnie z rozkładem jazdy	
Gryfino	11:44 – 11:45	11:36 – 11:37	273
Chojna	12:10 – 12:11	11:57 – 11:58	
Mieszkowice	12:30 – 12:32	12:15 – 12:16	
Kostrzyn nad Odrą	12:55 – 12:57	12:36 – 12:40	
Rzepin	13:27 – 13:29	13:11 – 13:14	
Zielona Góra	14:14 – 14:16	13:58 – 14:00	
Nowa Sól	14:33 – 14:34	14:17 – 14:18	
Bytom Odrzański	14:41 – 14:42	14:26 – 14:27	
Głogów	15:01 – 15:02	14:43 – 14:44	
Ścinawa	15:29 – 15:30	15:13 – 15:14	
Wolów	15:48 – 15:49	15:35 – 15:36	
Brzeg Dolny	15:57 – 15:58	15:43 – 15:44	
Wrocław Główny	16:22	16:11	

Źródło: opracowanie własne

zredukowanie opóźnienia. Mimo wszystko czas jazdy ze Szczecina do Wrocławia był krótszy niż w przeciwną stronę przez Poznań. Zgodnie z rozkładem jazdy podróż miała trwać od 11:20 do 16:11, a więc 4 godziny i 51 minut. Pociąg wyjechał jednak ze Szczecina o 11:28, a przyjechał o 16:22, wobec czego na trasie znajdował się przez 4 godziny i 54 minuty. Mimo wszystko czas ten był o 7 minut krótszy niż planowy w przypadku trasy przez Poznań. O ile opóźnienie na starcie nie było związane bezpośrednio z samym stanem infrastruktury Magistrali Nadodrzańskiej, o tyle późniejsze jego zwiększanie się było już spowodowane ograniczeniami prędkości na trasie, m.in. przepuszczaniem pociągu jadącego z naprzeciwka. Jazdę jako płynną można było określić na odcinkach: Szczecin–Gryfino, Czerwieńsk–Bytom Odrzański i Głogów–Wrocław. Na nich pociąg rozpędzał się do maksymalnej możliwej prędkości i w pełni wykorzystywał potencjał linii [5]. Znacznie gorzej wyglądała prędkość przejazdu na odcinku w pobliżu Kostrzyna nad Odrą, gdzie też opóźnienie było największe, a także w okolicy mostu nad Odrą w Brzegu Dolnym. Jednak generalnie udało się dowiedzieć, że Magistrala Nadodrzańska rzeczywiście posiada potencjał do tego, aby służyć połączeniu Wrocławia i Szczecina za pomocą szybkich pociągów Intercity i by stać się bardzo dobrą alternatywą dla trasy przez Poznań.

Propozycje modyfikacji istniejącej oferty oraz utworzenia nowych połączeń dalekobieżnych na linii kolejowej nr 273

W rozkładzie jazdy 2017/2018 liczba pociągów dalekobieżnych kursujących po linii kolejowej nr 273 jest największa w historii. Celem usprawnienia rozkładu zastosowany został czterogodzinny takt połączeń. Jednak może on zostać zagęszczony poprzez utworzenie kolejnych połączeń, które pozwalałyby przemieścić się z Wrocławia do Szczecina częściej niż co 4 godziny. Ponadto PKP Intercity planuje zmodernizować swój tabor dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej w ramach projektu „Kolej na dobre połączenia”. Program ten zakłada modernizację wagonów

przeznaczonych na trasę Lublin/Kraków–Katowice–Wrocław–Zielona Góra–Szczecin–Świnoujście. Znaczną część tej trasy stanowi więc Magistrala Nadodrzańska. Innymi trasami włączonymi do wspomnianego projektu są Szczecin–Koszalin–Słupsk–Gdańsk–Olsztyn i Zielona Góra/Wrocław–Poznań–Olsztyn [6]. Polityka przewoźnika opierająca się na łączeniu kilku relacji pozwoliła już na utworzenie połączeń Intercity między Szczecinem i Przemyślem. Pociągi te kursują ze Szczecina przez Poznań, Wrocław, Opole, Kraków i Rzeszów do Przemyśla m.in. po liniach kolejowych nr 351 i 271, które były wykorzystywane do przejazdu w opisanym powyżej badaniu. Tabor używany w tych pociągach pochodzi z projektu zakupu taboru przeznaczonego na trasę Przemyśl–Szczecin. W ostatnim jednak czasie tego rodzaju wagony pojawiły się także na Magistrali Nadodrzańskiej, a pierwszym pociągiem zestawionych z nich był IC Mehoffer z Zielonej Góry do Przemyśla w 2016 roku. Zakładany projekt „Kolej na dobre połączenia” może pozwolić nie tylko na samą modernizację taboru przypisanego do magistrali, ale i utworzenie nowych dalekobieżnych połączeń, a więc ogólną popularyzację kolei pasażerskiej na omawianej linii.

Patrząc na istniejącą ofertę, należy zauważyć, że pociąg TLK Swarozyc w pewnym sensie zastąpił pociąg TLK Gwarek, który przez kilka lat służył połączeniu Wrocławia i Kołobrzegu w godzinach porannych [7]. W poprzednich latach kursował on z Katowic przez Wrocław, Leszno, Poznań i Piłę. W rozkładzie jazdy na lata 2017/2018 został przetrasowany z Katowic przez Ostrów Wielkopolski i Poznań z pominięciem stolicy Dolnego Śląska i w skróconej relacji do Słupska. Do obsługi Wrocławia został skierowany TLK Swarozyc. Z przeprowadzonych w zeszłym sezonie autorskich badań frekwencji pociągów na podstawie danych przekazywanych przez PKP Intercity dało się zauważyć, że pociąg TLK Gwarek charakteryzował się bardzo dobrą frekwencją [8]. Przez dłuższy czas trudno było zauważyć podobne zjawisko w przypadku TLK Swarozyc. Można było to jednak tłumaczyć zimową porą i niższą atrakcyjnością wyjazdów nad Bałtyk. Wraz z nadejściem sezonu letniego można spodziewać się wyraźnej poprawy frekwencji. W przeszłości podobną rolę dowozu na polskie wybrzeże Bałtyku pełnił pociąg „Czibór”, który kursował do Świnoujścia. Z racji braku takiego połączenia w sezonie 2017/2018 wskazane byłoby w następnym rozkładzie jazdy włączenie w skład TLK Swarozyc także grupy wagonów do Świnoujścia. W przyszłości jednak lepszym rozwiązaniem byłoby utworzenie nowego pociągu relacji Wrocław–Świnoujście zestawionego ze zmodernizowanych wagonów z projektu „Kolej na dobre połączenia” dedykowanych na tę właśnie trasę. Należałoby pamiętać o tym, aby w składzie znalazły się wagony umożliwiające przejazd osób niepełnosprawnych oraz rowerów. Do obsługi pociągu wymagany byłby jeden skład, jako że pociąg odjeżdżałby około 06:00, a do Świnoujścia przyjeżdżałby po 12:00. Powrót następowałby o 14:00, a po 20:00 skład z powrotem byłby we Wrocławiu. Relacja Wrocław–Kołobrzeg mogłaby być realizowana przez pociąg TLK Gwarek skierowany z po-

wrotem z Katowic przez Wrocław i Poznań do Kołobrzegu, bądź zupełnie nowy pociąg TLK do Kołobrzegu przez Poznań odjeżdżający z Wrocławia około 07:00. Pociąg IC z Wrocławia do Świnoujścia przez Magistralę Nadodrzańską mógłby nosić nazwę „Orkan”, tak jak kursujący w latach 2012–2013 pociąg tej relacji przez Poznań.

Po 09:00 w sezonie planowany jest pociąg IC Pirania. Jest to wygodne połączenie z Górnego Śląska na Pomorze Środkowe, które powinno pozostać przez cały rok. Tym bardziej że projekt „Kolej na dobre połączenia” w większości uwzględnia tę trasę. Stąd nowe wagony mogłyby pojawić się w pociągu z Katowic do Kołobrzegu, który odjeżdżałby z Wrocławia przed 09:00, w Szczecinie byłby o 13:00, a w Kołobrzegu około 17:00. Powrót następowałby następnego dnia o 10:00 z Kołobrzegu, o 18:00 pociąg byłby we Wrocławiu, a przed 21:00 w Katowicach. Pociąg ten mógłby posiadać nazwę handlową „Zefir”, tak jak zazwyczaj określało pociągi kursujące z południa Polski do Kołobrzegu.

Przed 12:00 w rozkładzie znajduje się IC Światowid z Katowic, w sezonie jako TLK Zefir z Krakowa. Słuszne byłoby więc pozostawienie pociągu z Krakowa do Świnoujścia przez cały rok w standardzie IC. Całość trasy odpowiadałaby założeniom projektu, wobec czego także należałoby się spodziewać nowoczesnych składów. Pociąg ten mógłby odjeżdżać z Krakowa około 07:30, we Wrocławiu byłby pomiędzy godziną 11:00 a 12:00. Trzy godziny później kursowałby bardzo frekwencyjny już pociąg IC Matejko z Przemyśla do Świnoujścia przez Wrocław i Poznań, dzięki czemu udałoby się uniknąć niepotrzebnego dublowania. Przez wiele lat pociągiem o relacji Kraków–Świnoujście był pociąg „Barbakan” i taka też nazwa byłaby sugerowana dla tego połączenia przez Magistralę Nadodrzańską.

Po 15:00 z Wrocławia odjeżdża pociąg IC Hetman z Przemyśla do Szczecina. Już teraz kursuje on na zmodernizowanych wagonach z projektu dla trasy Przemyśl–Szczecin. Jednak na obsługę pociągów kursujących po Magistrali Nadodrzańskiej powinien być kierowany przede wszystkim tabor z „Kolei na dobre połączenia”. Stąd bardziej realne jest utworzenie pociągu relacji Lublin–Szczecin, który zastąpiłby IC Hetman. Z Lublina wyjeżdżałby on około 08:00, podobnie jak obecnie wyjeżdża IC Hetman z Przemyśla. Wyjazd z Wrocławia odbywałby się przed 16:00, a przyjazd do Szczecina miałby miejsce około 21:00. Oferta ta zapewniałaby poranny pociąg z Lublina do Wrocławia, a jednocześnie utrzymałaby istniejące połączenie z Wrocławia do Szczecina. Pociąg ten mógłby nosić nazwę „Szygar”, tak jak tradycyjny pociąg z Wrocławia do Lublina. Tym bardziej że kursowałby on przez obszary górnicze, m.in. Katowice oraz Zagłębie Miedziowe (Rudna, Głogów). Należy też wspomnieć, że IC Hetman na odcinku na wschód od Wrocławia posiada wagony relacji Jelenia Góra–Hrubieszów, które mogłyby być włączone w skład nowego pociągu z Jeleniej Góry do Przemyśla.

Ostatnim dziennym pociągiem jest IC Siemiradzki z Przemyśla do Zielonej Góry, który jest następcą pociągu „Ślązak” kursującego z Zielonej Góry do Krakowa od wielu lat, a także IC Mehoffer z 2016 roku „wydłużonego” już do

Przemysła. Połączenie to powinno pozostać w rozkładzie bez żadnych zmian, ponieważ bardzo dobrze spełnia swoją rolę. Prawdopodobnie również i w następnych latach będzie to łącznik do pociągu Przemysł–Poznań składający się z trzech wagonów.

Należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury podało do wiadomości, iż wstępnie sezonowe pociągi TLK Pirat i TLK Wolin zostaną od 2019 roku zawieszono, a dotychczasowe połączenie Krakowa i Wrocławia ze Świnoujściem dzięki TLK Uznam przez Poznań zlikwidowane [9]. Pociąg TLK Łebsko prawdopodobnie pozostanie w rozkładzie jazdy, lecz nie jest pewne, czy będzie kursował po linii kolejowej nr 273. Jeśli pozostanie w rozkładzie, być może także i on zostanie zestawiony ze zmodernizowanych wagonów. Poza wyznaczonymi trasami znajdowałyby się w jego przypadku tylko odcinek Lębork–Łeba. Możliwe jest utworzenie nocnego pociągu relacji Kraków–Świnoujście po Magistrali Nadodrzańskiej, korzystając z nowego taboru użytkowanego w pociągach dziennych, np. IC Barbakan. Pociąg przyjeżdżałby do Świnoujścia na 18:00, a jego skład o 22:00 wyjeżdżałby do Krakowa jako nocny pociąg IC Wolin przez Szczecin, Zieloną Górę, Wrocław, Opole i Katowice. We Wrocławiu mógłby być około 05:00, w Katowicach o 07:00, a w Krakowie przed godziną 09:00. O 11:00 wagony z IC Wolin przechodziłyby natomiast na zupełnie nowy pociąg IC relacji Kraków–Olsztyn po linii kolejowej nr 271 do Poznania, a następnie przez Toruń do Olsztyna, gdyż projekt również uwzględnia taką trasę. Pociąg ten mógłby nosić nazwę „Olbracht”, będąc upamiętnieniem króla Jana Olbrachta pochowanego na Wawelu i związanego także z Toruniem. Następnego dnia skład ten powracałby do Krakowa na wieczór, aby w kolejnym dniu wyjechać do Świnoujścia jako IC Barbakan. Obieg ten pozwalałby na maksymalizację oferty przewozowej przy minimalizacji liczby wykorzystywanego taboru. Tabela 4 prezentuje przykładowy obieg składu zmodernizowanego w ramach projektu „Projekt na dobre połączenia”.

Poza pociągami Intercity od grudnia 2018 roku na odcinku Wrocław–Rzepin ma kursować pociąg EuroNight „Metropol” relacji Budapeszt/Wiedeń–Berlin przez Głogów, Zieloną Górę i Rzepin. Jego odjazd z Wrocławia jest planowany na godzinę 05:10. Jako że jest to pociąg międzynarodowy, nie musi on spełniać zasady taktów. Przy założeniu taktu dwugodzinnego wciąż pozostaną do

uzupełnienia pociągi odjeżdżające z Wrocławia w kierunku Szczecina około godziny 13:00 i 17:00, i tutaj warto przeanalizować możliwe warianty nowych połączeń.

Pociąg, który miałby odjeżdżać o 13:00, mógłby być połączeniem trzech relacji, w tym dwóch istniejących połączeń Kielce–Wrocław i Szczecin–Gdańsk. Brakujący odcinek prowadziłby przez Magistralę Nadodrzańską. Zgodnie z rozkładem jazdy 2017/2018 o godzinie 09:00 z Kielc odjeżdża pociąg TLK Morcinek, który do Wrocławia przyjeżdża o 13:40. Z kolei o 17:00 ze Szczecina do Gdańska odjeżdża TLK Albatros. Jeśli odjazd pociągu z Kielc przesunąć na 08:00, to przyjeżdżałby on do Wrocławia przed 13:00. O 13:00 mógłby odjeżdżać on z Wrocławia do Szczecina, a o 18:00 ze Szczecina do Gdańska, do którego przyjeżdżałby na 23:00. Pociągi o tak skomplikowanych trasach już istnieją w rozkładzie jazdy, a przykładem takiego jest TLK Biebrza z Gdyni do Rzeszowa przez Olsztyn, Białystok, Warszawę i Kraków. Innym czynnikiem sprzyjającym tworzeniu pociągu relacji Kielce–Gdańsk jest fakt, że cała trasa byłaby objęta projektem modernizacji taboru, a jeden skład mógłby łączyć tak naprawdę trzy pociągi jednocześnie. W przeszłości łączenie dwóch pociągów było już praktykowane. W rozkładzie jazdy 2015/2016 z Wrocławia planowano pociąg IC Słupia do Słupska odjeżdżający około 15:30. Z kolei o 15:20 przyjeżdżać z Przemysła miał IC Malczewski. Jako, że wielokrotnie zdarzało się, że pasażerowie „Malczewskiego” przesiadali się na „Słupię”, wydłużono IC Malczewski do relacji Przemysł–Słupsk. Pociąg ten wciąż kursuje i posiada bardzo dobrą frekwencję. W przypadku połączenia trzech pociągów i utworzenia połączenia Kielce–Gdańsk możliwe jest stworzenie takiego połączenia już dzięki niewielkim korektom rozkładu jazdy. Jako że trudno byłoby wybrać jednoznaczny nazwę dla takiego pociągu, najlepszą propozycją byłaby „Panorama” jako nawiązanie do Panoramy Raclawickiej we Wrocławiu, jak i możliwości odwiedzenia wielu różnych regionów dzięki temu połączeniu, w domyśle „panorama” wielu regionów Polski.

Uzupełnieniem oferty powinien być pociąg, który byłby „odpowiedzią” na IC Orkan od strony Szczecina. Rano wyjeżdżałby ze Szczecina i przyjeżdżał do Wrocławia o 11:00. Dalej mógłby jechać do Jeleniej Góry, w której byłby o 13:00 i skąd wyjeżdżałby z powrotem o 15:00. O 17:00 odjeżdżałby on z Wrocławia, a w Szczecinie byłby o 22:00. Pociąg ze Szczecina do Jeleniej Góry kursował niegdyś nocą i nosił nazwę „Wiking”, a obecnie dzięki połączeniu IC Barnim przez Poznań mieszkańcy Jeleniej Góry mogą pojechać rano do Szczecina. Nie istnieje jednak poranne połączenie Pomorza Zachodniego z Sudetami, a w tym celu powinien powstać pociąg IC Wiking, który pozwalałby wykorzystywać jeden skład do obsługi obydwu relacji. Problemem pozostawałaby tylko możliwość wykorzystywania nowego taboru na odcinku Wrocław–Jelenia Góra. Wydaje się jednak, że ponieważ wagony z trasy Przemysł–Szczecin (nieobejmującej tego odcinka) kursują do Jeleniej Góry, to nowy tabor dla linii kolejowej nr 273 także będzie mógł być warunkowo na nim wykorzystywany. Szczególnym argumentem za tym

Tabela 4

Przykładowy obieg jednego składu zmodernizowanego w ramach projektu „Kolej na dobre połączenia”					
Dzień	Pociąg	Przybliżona godzina odjazdu	Stacja początkowa	Stacja końcowa	Przybliżona godzina przyjazdu
1	IC Wolin	18:00	Kraków Główny	Świnoujście	06:00
2	IC Barbakan	10:00	Świnoujście	Kraków Główny	21:00
3	IC Barbakan	07:00	Kraków Główny	Świnoujście	18:00
4	IC Wolin	21:00	Świnoujście	Kraków Główny	09:00
5	IC Olbracht	11:00	Kraków Główny	Olsztyn Główny	20:00
6	IC Olbracht	06:00	Olsztyn Główny	Kraków Główny	15:00
7	IC Wolin	18:00	Kraków Główny	Świnoujście	06:00

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5

Proponowana docelowa siatka połączeń dalekobieżnych na Magistrali Nadodrzańskiej			
Godzina odjazdu z Wrocławia	Pociąg	Relacja	Stacje pośrednie
05:10	EN Metropol	Budapeszt/Wiedeń – Berlin	Zielona Góra
06:10	IC Orkan	Wrocław – Świnoujście	Zielona Góra, Szczecin
08:50	IC Zefir	Katowice – Kołobrzeg	Szczecin, Stargard, Białogard
11:10	IC Barbakan	Kraków – Świnoujście	Szczecin, Wolin
13:10	IC Panorama	Kielce – Gdańsk	Szczecin, Koszalin, Słupsk
15:40	IC Szytgar	Lublin – Szczecin	Zielona Góra
17:50	IC Wiking	Jelenia Góra – Szczecin	Zielona Góra
19:50	IC Siemiradzki	Przemyśl – Zielona Góra	Głogów
21:10	IC Łęsko	Wrocław – Łeba	Szczecin, Kołobrzeg, Lębork
23:00	IC Wolin	Kraków – Świnoujście	Szczecin, Wolin

Źródło: opracowanie własne

jest znaczna część trasy biegnąca przez Magistralę Nadodrzańską. Proponowane połączenia prezentuje tabela 5. Kursywą oznaczono pociągi sezonowe.

Powyższe pociągi Magistrali Nadodrzańskiej stanowią najbardziej rozszerzoną ofertę, jakiej należy się spodziewać dzięki projektowi „Kolej na dobre połączenia” oraz stałej modernizacji infrastruktury. Do zalet takich połączeń należy szeroka oferta dojazdów nad Bałtyk w okolice Wyspy Wolin, Kołobrzegu i Łeby. Z kolei mieszkańcy Pomorza otrzymaliby połączenie z Sudetami, Śląskiem i Małopolską. Projekt pozwoliłby na łączenie relacji, stąd pociągi z Lublina i Krakowa mogłyby kursować do Szczecina przez Wrocław i Zieloną Górę, a nawet dalej do Gdańska. Również inne trasy, jak Kraków–Olsztyn, czy Wrocław–Białystok pozwalałyby na łatwe utworzenie obiegów wagonów, co usprawniłoby zarządzanie taborami. Dzięki temu na Magistrali Nadodrzańskiej zostałyby utrzymany takt dwugodzinny. Należy jednak pamiętać, że trasę Wrocław–Szczecin można pokonywać także przez Poznań pociągami Intercity z Przemyśla. Rozkład jazdy powinien być tak ustalony, aby pociągi z Wrocławia do Szczecina odjeżdżały w godzinnych odstępach bez niepotrzebnego dublowania się. Generalnie składy wykorzystywane w połączeniach powinny być złożone z wagonu przedziałowego 1 klasy, wagonu przedziałowego 2 klasy, wagonu barowego, wagonu bezprzedziałowego typu 111Arow z miejscami na rowery i wagonu bezprzedziałowego typu 111Ainw z miejscami dla niepełnosprawnych. W zależności od frekwencji konieczne byłoby modyfikowanie długości składu. Należałoby się spodziewać, że z największej liczby wagonów powinien być zestawiony pociąg IC Barbakan, a więc też i IC Wolin.

Podsumowanie

Linia kolejowa nr 273 zwana Magistralą Nadodrzańską powinna w kolejnych latach stać się ważnym korytarzem transportowym dla pociągów pasażerskich ze Śląska i Małopolski na Pomorze. Oferta może być konkurencyjna dla dotychczasowej trasy przez Poznań, a czas jazdy z Wrocławia do Szczecina powinien być jeszcze krótszy dzięki modernizacji. W ciągu dnia po Magistrali Nadodrzańskiej już kursują

cztery pociągi, w tym trzy dalekobieżne. Dzięki projektowi „Kolej na dobre połączenia” możliwa będzie modernizacja taboru dedykowanego obsłudze połączeń właśnie na linii kolejowej nr 273. To z kolei może umożliwić stworzenie nowych połączeń relacji Wrocław–Świnoujście, Lublin–Szczecin, Kielce–Gdańsk, Kraków–Świnoujście, a przy okazji też Kraków–Olsztyn. Dzięki temu miasta Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego i Zielonej Góry otrzymałyby szybkie połączenie z Pomorzem, Górnym Śląskiem i Lublinem. Z kolei mieszkańcy Krakowa mieliby możliwość skorzystania z nowoczesnego taboru w drodze nad Bałtyk, w okolice wysp Wolin i Uznam oraz na Warmię przez Wielkopolskę. Zaproponowane w artykule połączenia w pełni spełniałyby oczekiwania pasażerów, a także pozwalałyby na wykorzystanie pociągów do celów turystycznych, wypoczynkowych czy uzdrowiskowych. W sezonie wakacyjnym pociągi ze Śląska nad Bałtyk oraz z Pomorza w Sudety mogłyby stać się głównym środkiem dojazdu do miejsca wypoczynku. Kluczowa jest jednak dalsza modernizacja infrastruktury Magistrali Nadodrzańskiej oraz realizacja założeń projektu „Kolej na dobre połączenia”, w tym zakup nowego taboru. Działania te mogą pozwolić na utworzenie nawet 10 połączeń Intercity na linii kolejowej nr 273 na dobę, co wzmocniłoby ofertę połączeń z południa Polski na Pomorze i przyczyniłoby się do kolejnej fali wzrostu popularności kolei w Polsce.

Literatura

1. Koziarski S.M., *Polska w systemie transportowym Unii Europejskiej. Inwestycje infrastrukturalne*, Studia i Monografie nr 512, Uniwersytet Opolski, Opole 2014.
2. *Archiwalne elektroniczne rozkłady jazdy pociągów*, <http://www.pod-semaforkiem.aplus.pl/hafas.php>, dostęp: 20.06.2018 r.
3. *Rozkład jazdy 2005–2012, Tab. 366. Kostrzyn–Czajka–Gryfino – Szczecin Główny*, <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=1=rjp>, dostęp: 20.06.2018.
4. *Zestawienia pociągów*, VagonWeb, <https://www.vagonweb.cz/razeni/>, dostęp: 20.06.2018.
5. *Wykaz maksymalnych prędkości – składy wagonowe*, PKP PLK, https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_2018_2019/PL/10.04.2018/N_ZAL_2.1P_20180409_134854_20182019.pdf Wykaz maksymalnych prędkości – składy wagonowe, dostęp: 20.06.2018.
6. *PESA Bydgoszcz zmodernizuje ponad 120 wagonów PKP Intercity*, <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/pesa-bydgoszcz-zmodernizuje-ponad-120-wagonow-pkp-intercity.html>, dostęp: 20.06.2018.
7. *Plakatowe rozkłady jazdy*, Portal Pasażera, PKP PLK, www.portalpasazera.pl, dostęp: 01.12.2017.
8. *Prognoza frekwencji w pociągach*, PKP Intercity, <https://www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/informacje/frekwencja.html>, dostęp: 26.06.2018.
9. *Pociągi nocne będą obsługiwane także przez Flirty*, „Rynek Kolejowy”, <http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/pociagi-nocne-beda-obsługiwane-takze-przez-flirty-86292.html>, dostęp: 20.06.2018.