

MICHAŁ MAŁYSZ

mgr, Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska, Uniwersytet Wrocławski, pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław, tel. 71 375 22 39, email: michal.malysz@uwr.edu.pl

Wrocław Główny jako węzeł kolejowy o znaczeniu europejskim¹

Streszczenie: Stacja kolejowa Wrocław Główny jest jedną z tych o największym dobowym ruchu pasażerskim w Polsce. Dane Urzędu Transportu Kolejowego podkreślają jej bardzo duże znaczenie w połączeniach krajowych. Jednak wciąż istnieje niewykorzystany potencjał w kolejowych przewozach międzynarodowych. W porównaniu do transgranicznych pociągów z Poznania, Krakowa i Katowic oferta przewozowa dla Wrocławia jest wyraźnie ograniczona. Dawniej istniały liczne połączenia dzienne i nocne łączące stolicę Dolnego Śląska z miastami krajów sąsiedzkich oraz kurortami czarnomorskimi. W dobie odrodzenia kolei, w tym rozwoju połączeń nocnych w Europie, konieczne jest zwrócenie uwagi na pozycję Wrocławia sprzyjającą włączeniu go do sieci połączeń międzynarodowych w Europie Zachodniej. Wrocław ma możliwości, aby stanowić istotny węzeł przesiadkowy między Europą Wschodnią i Zachodnią, a jego potencjał jest głównym przedmiotem badań przedstawionych w artykule. Celem artykułu jest nakreślenie możliwości rozwoju połączeń międzynarodowych przechodzących przez Wrocław w trzeciej dekadzie XXI wieku na podstawie analizy dawnych rozkładów jazdy, jak i prognoz rozwoju siatki połączeń między Polską i krajami Europy Zachodniej. Dawne rozkłady jazdy mogą pozwolić na odtworzenie tras połączeń istniejących na przełomie XX i XXI wieku. Natomiast modernizacja infrastruktury kolejowej powinna umożliwić utworzenie nowych połączeń na podstawie dawnych relacji i tras, lecz ze skróconym czasem jazdy i wyższym komfortem podróży. Inwestycje infrastrukturalne mogą pomóc w uruchomieniu takich połączeń z Wrocławia, co wzmocniłoby jego rolę jako kolejowego węzła w skali europejskiej.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, pociągi międzynarodowe, stacja Wrocław Główny, węzeł kolejowy.

Historia połączeń międzynarodowych z Wrocławia przełomu XX i XXI wieku

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku pozwoliło na przeprowadzenie modernizacji polskiej infrastruktury transportowej. W przypadku transportu kolejowego pierwszymi efektami unowocześniania kolei na szeroką skalę stały się modernizacje linii kolejowych przeprowadzane od przełomu pierwszej i drugiej dekady XXI wieku na wielu trasach (Koziarski, 2014) [1]. Modernizacja taboru kolejowego przeprowadzana przez PKP Intercity oraz przewoźników regionalnych pozwoliła przyciągnąć nowych pasażerów kolei pasażerskiej, która od dłuższego czasu przeżywała kryzys. Na polskich torach pojawiły się nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne oraz nowe i zmodernizowane wagony kilku polskich producentów. Do 2016 roku zmodernizowano 350 elektrycznych zespołów trakcyjnych i 120 wagonów pasażerskich (Wojtkiewicz, Bocheński, 2018) [2]. W rezultacie kolej po okresie kry-

zysu na nowo stała się atrakcyjnym środkiem transportu. Jednym z beneficjentów modernizacji linii kolejowych, jak i projektów taborowych stał się Wrocław, z którego już w latach 2013–2014 kursowały pociągi segmentu ekonomicznego wykorzystujące zmodernizowany i nowy tabor. Również linie kolejowe wychodzące z miasta pozwalały na szybką jazdę, co wydawało się stanowić dobrą okazję do uruchamiania pociągów o charakterystyce ekspresów łączących Wrocław z okolicznymi miastami. Pociągi te pod marką Intercity uruchamiano od 2015 roku. Jednak w tym czasie nie zaobserwowano znaczących postępów w rozwoju dalekobieżnych połączeń międzynarodowych, a w zasadzie jedynym takim połączeniem z Wrocławia obsługiwanym przez PKP Intercity były bezpośrednie wagony do Lwowa włączane do pociągu dziennego relacji Wrocław–Przemyśl. Nie istniały połączenia kolejowe m.in. do najbliższych zagranicznych miast, w tym do Berlina, Drezna i Pragi. Regionalne pociągi międzynarodowe z Wrocławia kursowały do Pardubic przez Lichkov [3].

Przed 2004 rokiem siatka połączeń międzynarodowych z Wrocławia była nieporównywalnie szersza. Z końcem XX wieku ze stolicy Dolnego Śląska można było dojechać pociągiem do: Frankfurtu nad Menem (we Wrocławiu następowo łączyła grupy wagonów nocnego pociągu z Krakowa i Warszawy), Lipska oraz Drezna (pociągi nocne), Berlina (trzy pociągi, w tym dzienny Wawel oraz dzienny i nocny do Berlina Lichtenberg), Wiednia (grupa wagonów włączana do pociągu Chopin przez Ostrawę), Pragi (nocny Bohemia przez Kłodzko i dwa pociągi dzienne przez Wałbrzych), Budapesztu (nocny Bem przez Racibórz i Żylinę), Moskwy (w ramach połączenia Praga–Moskwa), Kijowa, Letohradu (popołudniowy pociąg z Wrocławia) i Chociebuza (pociąg poranny) [4]. Połączenia te były skomunikowane na końcowych stacjach z innymi, co pozwalało z jedną przesiadką w komfortowym czasie dojechać z Wrocławia m.in. do Zurychu przez Frankfurt nad Menem, Mannheim, Karlsruhe i Bazyleę oraz do Rzymu przez Wiedeń, Wenecję i Florencję [5].

Tuż przed wejściem Polski do Unii Europejskiej, a więc pierwszym krokiem w zwiększeniu swobody w przemieszczaniu się, oferta połączeń dla Wrocławia była, wbrew pozorom, już ograniczona. Za przewozy w 2003 roku odpowiadały spółki PKP Intercity (PKP IC) i PKP Przewozy Regionalne (PKP PR). Spośród pociągów PKP IC z tamtego okresu należy wymienić przede wszystkim pociąg IC Wawel relacji Kraków–Hamburg przez Berlin oraz wagony bezpośrednie relacji Wrocław–Moskwa kursujące w pociągu kategorii Nocny Express (NEx) ze Szklarskiej Poręby do

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2021.

Warszawy, gdzie były przelączone do pociągu Warszawa–Moskwa przez Mińsk i Smoleńsk. Pociąg ten na odcinku Wrocław–Łódź realizował również połączenie Pragi z Gdynią, a wagony bezpośrednie w tej relacji przelączone na stacji Łódź Kaliska do pociągu NEx relacji Zakopane–Gdynia. Za połączenia międzynarodowe z Wrocławia odpowiadała jednak w dużej mierze spółka PKP PR. Do nich zaliczały się trzy dzienne połączenia Wrocław–Drezno w sześciogodzinnym takcie i jedna para pociągów Wrocław–Praga (do którego włączany był wagon relacji Gdynia–Praga). Warszawę z Pragą przez Wrocław łączył z kolei pociąg „Bohemia” zestawiany głównie z czeskich wagonów. Wciąż kursował pociąg pośpieszny Bem skrócony jednak do relacji Bratysława–Szczecin. Do pociągu pośpiesznego Ślązak łączącego Zieloną Górę z Przemysłem włączano wagony sypialne relacji Wrocław–Kijów. W porze nocnej przez Wrocław kursowały pociągi relacji Poczdam–Kraków i Drezno–Warszawa. W tym okresie zlikwidowane zostały już m.in. pociągi z Wrocławia do Frankfurtu nad Menem, Lipska i Wiednia. Jednakże wciąż istniały dogodne połączenia z Drezno i Pragą obsługiwane odpowiednio przez wagony niemieckie i czeskie. Z niemieckich wagonów zestawiony był także pociąg IC Wawel. Wydawało się, że wejście Polski do UE może pozwolić na utrzymanie połączeń międzynarodowych z miastami położonymi w otoczeniu Wrocławia, jak choćby Drezno, Praga i Berlin lub nawet zahamowanie regresu i rozwój połączeń kolejowych z Wrocławia do wielu miast Europy.

Zmiany w ofercie połączeń międzynarodowych z Wrocławia w latach 2004–2018

Pierwsze lata Polski w Unii Europejskiej, w tym włączenie jej do strefy Schengen w 2007 roku, przyniosły jednak w przypadku Wrocławia dalsze ograniczenia oferty pociągów międzynarodowych. Co prawda zachowano podstawowe połączenia z najważniejszymi zagranicznymi ośrodkami miejskimi, ale w większości przypadków nie można było mówić o elastyczności rozkładu jazdy dzięki połączeniom o stałym takcie. Jedyne połączenia z zachowanym taktem uruchamiano w 2007 roku na trasie Wrocław–Görlitz przez Legnicę i Zgorzelec. Dwa z nich miały charakter połączeń przyspieszonych o nazwach Kowalski i Schmidt, co było nawiązaniem do najpopularniejszych nazwisk w Polsce i Niemczech, a jednocześnie świadczyło o dobrej współpracy międzynarodowej w zakresie połączeń z Wrocławia do Niemiec. Pozostałe pociągi międzynarodowe kursowały już jednak tylko raz w ciągu doby, łącząc Wrocław z Pragą, Berlinem, Hamburgiem i Kijowem. Pociąg do Pragi w relacji Poznań–Praga odjeżdżał z Wrocławia około 8:00, przyjeżdżając do stolicy Czech około 15:00. Wracał on do Wrocławia i Poznania w porze wieczornej. Do Berlina i Hamburga kursował pociąg Wawel kategorii EuroCity (EC Wawel). Odjazd z Wrocławia do Hamburga następował około południa, a powrót do Krakowa około 15:00. Nocą można było również dojechać z Wrocławia na Ukrainę, a spędzając niemal dobę w pociągu, jako że możliwy był dojazd do Kijowa. Podsumowując, oferta połączeń

międzynarodowych z Wrocławia, mimo większej integracji z Europą Zachodnią, została zmniejszona, a niemożliwy stał się bezpośredni przejazd pociągiem np. do Drezna, które już od ponad dekady było miastem partnerskim Wrocławia na podstawie umowy o partnerstwie [6].

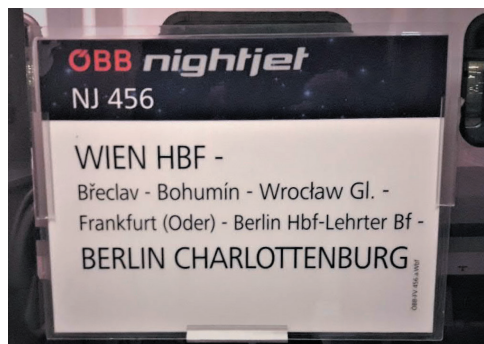
Przełom pierwszej i drugiej dekady XXI wieku przyniósł kolejne zmiany w połączeniach międzynarodowych z Wrocławia. Wówczas za pociągi międzynarodowe odpowiadały w znacznej mierze samodzielnie PKP Intercity. Wciąż kursował pociąg EC Wawel w relacji Kraków–Hamburg przez Berlin. Jednak w 2010 roku uruchamiano już tylko pociąg Orlice w relacji Wrocław–Pardubice z odjazdem z Wrocławia około 6:00. Jak pisze Rosik (2012), z Wrocławia do Pragi można było latem dojechać dwoma pociągami Orlice i Baltikan, a dodatkowo latem w kierunku Słowacji uruchamiano pociąg Bathory w relacji Wrocław–Koszyce [7]. Wagony bezpośrednie z Wrocławia do Lwowa i Kijowa włączano do pociągu TLK relacji Kołobrzeg–Kraków. Warto dodać, że ówczesnie z Katowic można było dojechać m.in. do Wiednia i Bukaresztu, a ze Szczecina do Amsterdamu, dokąd z Wrocławia nie kursowały bezpośrednie pociągi.

W następnych latach stopniowo ograniczane były połączenia z Czechami i Niemcami. Połączenie z Pragą zawieszono po 2011 roku. W 2015 roku uruchamiano pociąg Glacensis z Wrocławia do Pardubic obsługiwany przez typowy skład wagonowy České Dráhy – ČD (znany z wakacyjnych pociągów PKP Intercity startujących ze stacji Bohumin), a także pociągi Orlice i Czarna Góra obsługiwane jednostką EN57 i kursujące odpowiednio do Uścia nad Orlicą i Lichkov. W 2016 roku kursowały trzy pociągi z Wrocławia do Drezna, wykorzystujące niemieckie spalinowe zespoły trakcyjne, a po jednym do Uścia nad Orlicą i Pardubic przez Uście nad Orlicą [9]. Nowością był kursujący tylko w weekendy „Pociąg do kultury – Kulturzug” łączący stację Wrocław Główny ze stacją Berlin Lichtenberg. Był on uruchamiany z okazji nadania Wrocławowi tytułu Europejskiej Stolicy Kultury w 2016 roku [10]. Było to połączenie poranne z Berlina w kierunku Wrocławia i popołudniowe w stronę Berlina, a jego trasa prowadziła przez Żary i Chociebuż, stąd do jego obsługi wykorzystywany jest spalinowy zespół trakcyjny. Jak się następnie okazało, połączenie to było bardzo popularne i uwzględniano je w rozkładzie jazdy w następnych latach. W 2017 roku, oprócz pociągów do Drezna, pojawiły się połączenia do stacji Forst Lausitz przez Żary, ale w kierunku Czech pociągi kończyły bieg na stacji Lichkov (jako Regio). „Pociąg do kultury” okresowo kursował przez Węgliniec z pominięciem Żar i Chociebuża [11]. W 2018 roku w rozkładzie jazdy zaplanowano sezonowe połączenia do Czech do stacji Adršpach przez Mieroszów. Pociągi oznaczone jako pociągi Kolei Dolnośląskich kursowały z Wrocławia do Drezna, Forst i Berlina. Natomiast PKP IC uruchamiały przez cały czas wagony bezpośrednie z Wrocławia do Lwowa włączane do ostatniego w ciągu dnia pociągu relacji Wrocław–Przemyśl. Jednakże w rezultacie zmian na przestrzeni lat w rozkładach jazdy pod koniec 2018 roku Wrocław posiadał zaledwie jedno weekendowe

połączenie z Berlinem, trzy połączenia z Drezniem i jedno z Lwowem. Pozostałe pociągi kończyły bieg tuż za granicą m.in. na stacjach Lichkov i Forst Lausitz, nie obsługując potoków między Wrocławiem a innymi istotnymi ośrodkami miejskimi Niemiec, czy Czech [12]. 8 grudnia 2018 roku po raz ostatni możliwy był bezpośredni przejazd pociągiem z Wrocławia do Drezna. W nowym rozkładzie jazdy połączenie to zaplanowano z przesiadką na stacji Węglińiec, dokąd dojazd z Wrocławia miał mieć miejsce z wykorzystaniem elektrycznego zespołu trakcyjnego Kolei Dolnośląskich. Tam następowała przesiadka na spalinowy zespół trakcyjny Deutsche Bahn (DB) [13].

Pociąg Nightjet jako stymulanta rozwoju połączeń międzynarodowych z Wrocławia

Rozkład jazdy 2018/2019, poza negatywną zmianą dotyczącą likwidacji połączeń Wrocław–Drezno, przyniósł jednak także zupełnie nowe połączenie zorganizowane przez Österreichische Bundesbahnen (ÖBB). Był to pierwszy w historii pociąg kategorii Nightjet kursujący w relacji Berlin–Wiedeń z wagonami do Budapesztu i Przemyśla. Rozpoczynał on bieg około godziny 18:00 na stacji Berlin Charlottenburg, skąd jechał przez Frankfurt nad Odrą, Zieloną Górę, Legnicę, Wrocław, Opole do stacji Bohumin, a następnie Břeclav, gdzie dokonywano rozdzielania grup wagonów do Wiednia i Budapesztu. Już pierwszy kurs cieszył się bardzo wysoką frekwencją, a we Wrocławiu nastąpiła znaczna wymiana pasażerska. Do stolicy Austrii pociąg docierał około 7:00. Wysoki komfort podróży był zapewniony przez austriackie wagony dostosowane do jazdy w porze nocnej.



Rys. 1.
Tablica kierunkowa pociągu Nightjet 456 uwzględniająca Wrocław
Fot. Michał Małysz

Uruchomienie pociągu Nightjet okazało się pierwszym krokiem do zatrzymania regresu połączeń międzynarodowych z Wrocławia. Zapewnione zostało codzienne poranne połączenie Wrocławia z Berlinem, które przez ponad dekadę nie istniało, podobnie jak połączenie z Austrią. Nawiązaniem do dawnego pociągu „Bem” stała się natomiast grupa wagonów do Budapesztu przez Bratysławę. Wrocław dzięki austriackiej inicjatywie jednocześnie uzyskał więc dostęp do czterech stolic europejskich, w tym codzienne połączenie do Berlina i nocne do Wiednia, Bratysławy i Budapesztu. Pozytywny trend został utrzymany również w 2019 roku. Pociąg Nightjet odznaczał się dobrą frekwencją i zainteresowaniem, szczególnie w kierunku Berlina. Najtańszy bilet w relacji Wrocław–Berlin kosztowa-

wał 64 zł, a dziewięciowagonowy skład pozwalał w niecałe 5 godzin dojechać do stolicy Niemiec. Do Niemiec można było także dojechać nadal dzięki Pociągowi do kultury oraz pociągom do Forst. Uruchamiane były również sezonowe pociągi do Adršpachu. Pod koniec roku, już w ramach rozkładu jazdy 2019/2020, kursowanie rozpoczęły pociągi czeskiego prywatnego przewoźnika Leo Express w relacji Wrocław–Praga przez Pardubice. Przedsięwzięcie było możliwe po uzyskaniu pozytywnej decyzji Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) dotyczącej dostępu do infrastruktury [14]. Stolica Dolnego Śląska odzyskała więc połączenie do kolejnej stolicy państwa środkowoeuropejskiego. Relację do stolicy Czech obsługiwały elektryczne jednostki Stadler FLIRT, znane dotąd w Polsce z połączeń Praga–Kraków.

Wiosna 2020 roku przyniosła jednak kryzys w rozwoju połączeń międzynarodowych, a pandemia Covid-19 wymusiła znaczne ograniczenie ruchu międzynarodowego. W dniach 13 marca–15 lipca zawieszono kursowanie pociągu Nightjet, a od 22 marca 2020 roku do odwołania nie kursują wagony relacji Wrocław–Lwów/Kijów. W rozkładzie jazdy 2019/2020 były one zaplanowane w ramach pociągu IC Lwów Express, który kończył bieg na stacji Przemyśl Główny, podobnie jak w 2021 roku. Swoje połączenie od wiosny do lata 2020 roku zawiesił również Leo Express. Latem jednak, z uwagi na trudną sytuację epidemiczną w Czechach, połączenia do Pragi nie były popularne. Nie znalazły się też one w siatce połączeń w 2021 roku, a sam przewoźnik bardzo wyraźnie ograniczył obsługę stacji Wrocław Główny. Lato 2020 roku było natomiast też pierwszym sezonem, gdy PKP IC we współpracy z ČD uruchamiały na szerszą skalę sezonowe pociągi ze stacji Bohumin do polskich kurortów bałtyckich. Przez Wrocław prowadziła trasa nocnego pociągu TLK Wolin relacji Bohumin–Świnoujście, który zestawiony był częściowo z czeskich wagonów. W relacji powrotnej pozwalał on na dojazd do ww. ważnego czeskiego węzła, gdzie można było przesiąść się na pociągi w kierunku Wiednia, Bratysławy, bądź Budapesztu. Odjazd z Wrocławia w godzinach wczesnoporannych pozwalał wobec tego na przesiadkę na stacji Bohumin na liczne pociągi dzienne w wielu kierunkach.

Poprawa sytuacji epidemicznej wiosną 2021 roku pozwoliła znów bardziej optymistycznie spojrzeć na perspektywy rozwoju połączeń międzynarodowych. Już w grudniu 2020 roku, zgodnie z planem, PKP Intercity przywróciły kursowanie pociągu Wawel, który na krajowym odcinku kursował jako pociąg dotowany z budżetu państwa. Zapewniał on połączenie Krakowa z Wrocławiem i Berlinem przez Zieloną Górę i Frankfurt nad Odrą, a więc po innej trasie niż dawny pociąg łączący Kraków z Hamburgiem. Utrzymany został też Pociąg do kultury, a bez zakłóceń kursował Nightjet, łącząc znów Berlin z Wiedniem, Budapesztem i Przemyślem. Poprzez skomunikowanie na stacjach węzłowych latem 2021 roku możliwy był dojazd z jedną przesiadką do pobliskich miast państw sąsiednich. Zaliczyć do nich należy: Drezno (przesiadka na stacji Zgorzelec), Chociebuż i Żytawa (przesiadka na stacji Forst

Lausitz), Liberec i Jablonec nad Nysą (przesiadka na stacji Szklarska Poręba Górna), Ostrawa (przesiadka na stacji Katowice), Uście nad Orlicą (przesiadka na stacji Lichkov) i Trutnov (przesiadka na stacji Sędziszaw). Największe możliwości dają jednak przesiadki na końcowych stacjach pociągu Nightjet, a więc węzły kolejowe w Berlinie, Wiedniu i Budapeszcie, skąd można dojechać bezpośrednio do wielu miast Europy Zachodniej i Południowej. Pełną listę pociągów międzynarodowych kursujących z Wrocławia latem 2021 roku przedstawia tabela 1.

Tabela 1

| Kolejowe połączenia międzynarodowe ze stacji Wrocław Główny w rozkładzie jazdy 2020/2021 | | | |
|--|--|--|--------------------|
| Pociąg | Relacja | Trasa | Terminy kursowania |
| Nightjet | Berlin Charlottenburg – Wien Hauptbahnhof/ Budapest Keleti/Przemyśl Główny | Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Bohumin – Ostrava – Břeclav – Wien | codziennie |
| | | Břeclav – Bratislava – Budapest Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów | |
| Wawel | Kraków Główny – Berlin Hauptbahnhof | Kraków – Katowice – Opole – Wrocław – Zielona Góra – Frankfurt (Oder) – Berlin | codziennie |
| Telemann | Wrocław Główny – Forst (Lausitz) | Wrocław – Legnica – Żagań – Żary – Forst (Lausitz) | codziennie |
| Śnieżnik | Wrocław Główny/Rawicz – Lichkov | Rawicz – Żmigród – Oborniki Śląskie – Wrocław – Strzelin – Kamieniec Żąbkowicki – Kłodzko – Międzyzlesie | codziennie |
| 3 dodatkowe pary | | | |
| Wolin | Świnoujście – Bohumin | Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Legnica – Wrocław – Opole – Bohumin | wakacje |
| Skalne Miasto | Wrocław Główny – Adršpach | Wrocław – Wałbrzych – Mieroszów – Adršpach | wakacje (weekendy) |
| 1 dodatkowa para | | | |
| Pociąg do Kultury | Wrocław Główny – Berlin Lichtenberg | Wrocław – Legnica – Żary – Cottbus – Berlin | weekendy |

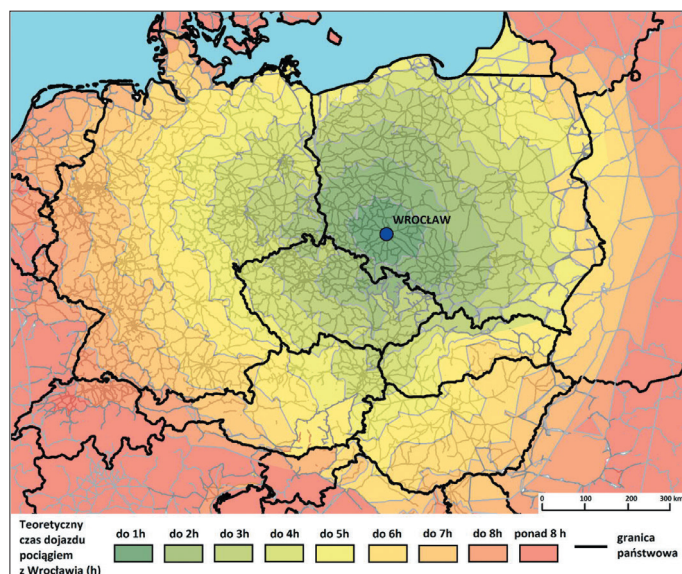
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy 2020/2021

Niewątpliwie największe znaczenie w połączeniach międzynarodowych odgrywa pociąg Nightjet, który od grudnia 2020 roku jest wspierany przez pociąg IC Wawel w relacji do Berlina (kursujący w Niemczech jako EuroCity – EC). Pozostałe połączenia nie umożliwiają dojazdu do największych miast państw sąsiednich, a stanowią raczej połączenia z przygranicznymi węzłami. Biorąc pod uwagę badania frekwencji w pociągach Nightjet i IC Wawel, widoczne jest bardzo wysokie zainteresowanie podróżnych. Historia pojawienia się pierwszego z nich wynika z chęci skierowania pociągu EuroNight (EN) Metropol relacji Berlin–Budapeszt na trasę przez Wrocław z pominięciem Drezna i Pragi [15]. Jednakże we współpracy z ÖBB, Koleje Węgierskie (Magyar Államvasutak – MÁV) i ČD postanowiły zachować bezpośrednie wagony Praga–Budapeszt w pociągu EN Metropol, którego trasę skrócono do tej właśnie relacji. Jednocześnie ÖBB uruchomiło pociąg Nightjet z główną grupą wagonów relacji Berlin–Wiedeń i grupą wagonów do Budapesztu, która jest przełączana do pociągu EN Metropol na stacji Břeclav. Ponadto PKP IC zaproponowało utworzenie grupy wagonów z Berlina do

Przemyśla, co pozwoliło na zestawienie dziewięciowagonowego pociągu składającego się z trzech grup wagonów. Jako że połączenie to stało się popularne, PKP IC przyspieszyły proces rozwoju oferty z Krakowa do Berlina poprzez uruchomienie pociągu IC Wawel, który od rozkładu jazdy 2021/2022 prawdopodobnie zastąpi grupę wagonów do pociągu Nightjet w relacji Berlin–Przemyśl. Jednocześnie planowane jest wydłużenie relacji pociągu Nightjet do Berlin–Graz przez Wiedeń. W rezultacie można stwierdzić, że sukces ÖBB wynikający z uruchomienia pociągu Nightjet przez Wrocław przyczynił się do zauważenia potencjału stolicy Dolnego Śląska jako węzła międzynarodowego, a wysoka frekwencja w tych pociągach potwierdza społeczną chęć podróżowania z Wrocławia w kierunku Europy Zachodniej w komfortowych warunkach.

Potencjał i możliwości stacji Wrocław Główny jako węzła o znaczeniu międzynarodowym

Według danych UTK stacja Wrocław Główny obsłużyła w 2020 roku najwięcej podróżnych w ciągu doby (34 tysiące w ciągu doby), wyprzedzając m.in. stacje Poznań Główny i Warszawa Wschodnia [16]. Potencjał Wrocławia jest więc niewątpliwie bardzo wyraźny. Jego lokalizacja w południowo-zachodniej Polsce stanowi bardzo istotny walor położenia, który umożliwia utworzenie międzynarodowego węzła kolejowego stanowiącego pomost między Europą Wschodnią i Europą Zachodnią. Czas 8 godzin może stanowić istotną barierę w podróżach pociągiem, ponieważ podróż trwająca dłużej wymaga spędzenia w pociągu większości dnia. Stąd w przypadku takich podróży preferowana jest jazda nocą, która pozwala zaoszczędzić czas. Izochrony 8 i 9 godzin mogą stanowić granicę zasięgu obszaru, który powinien być osiągalny w ciągu dnia z wykorzystaniem szybkich pociągów dziennych. Pociągi nocne powinny natomiast łączyć obszary nieosiągalne w czasie krótszym niż 8–9 godzin. Autor przyjmuje 9 godzin jako absolutną granicę decydującą o uzasadnieniu uruchomienia połączeń dzien-



Rys. 2. Teoretyczna dostępność czasowa z wykorzystaniem pociągu z perspektywy Wrocławia
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GIS

nych i nocnych (Małysz, 2021) [17]. Rysunek 2 przedstawia teoretyczny zasięg czasowy z wykorzystaniem metod izochron, ukazujący obszar dostępny z wykorzystaniem pociągu w konkretnym przedziale czasowym, z założeniem jazdy z Wrocławia z prędkością 100 km/h (z uwzględnieniem postojów) na podstawie rozkładu jazdy pociągów w Europie [18]. Obszar zaznaczony kolorem czerwonym jest dostępny w czasie dłuższym niż 8 godzin.

Na rysunku 2 można zauważyć, że teoretycznie w stosunkowo krótkim czasie z Wrocławia powinien być możliwy dojazd do wielu regionów Polski oraz do: Berlina, Drezna, Lipska, wszystkich miast Czech, północnej i zachodniej Słowacji oraz okolic Wiednia. Teoretyczny czas jazdy zamyka się w tych przypadkach w 4–5 godzin. W praktyce rzeczywiste odchylenia od teoretycznych założeń wynoszą średnio około 2,5 godziny. Przykładowo, gdyby uruchomić pociąg relacji Wrocław–Wiedeń po najkrótszej możliwej trasie, tj. przez stacje Opole Główne, Kędzierzyn-Koźle, Racibórz, Bohumin i Břeclav, to czas jazdy powinien wynieść nieco ponad 5 godzin. Konieczne byłoby skrócenie postojów na stacjach do niezbędnego minimum. W praktyce jednak czas jazdy jest dłuższy i wynosi niemal 8 godzin. W teoretycznym obszarze dostępnym właśnie w tym czasie znajdują się natomiast: wszystkie regiony Niemiec, Słowacja, Austria, Węgry, zachodnia Białoruś, południowa Litwa, a także północna Szwajcaria, północna Serbia i wschodnia Słowenia. W tym wypadku odchylenia mogą być większe z powodu np. konieczności zmiany lokomotyw. Z tego tytułu obszary znajdujące się między izochroną oznaczającą 8 i więcej godzin powinny stanowić cel podróży pociągiem nocnym. Tabela 2 prezentuje stacje kolejowe w wybranych miastach Europy leżące w obszarze wyznaczonym przez izochrony na rysunku 2 wraz z określeniem rzeczywistej odległości czasowej od Wrocławia oraz różnicy między czasową dostępnością teoretyczną i rzeczywistą.

W badaniu zostały pominięte koleje dużych prędkości, a czas jazdy został wyliczony na podstawie sieci kolejowej

Tabela 2

| Porównanie teoretycznej i rzeczywistej odległości czasowej w transporcie kolejowym między Wrocławiem i wybranymi węzłami kolejowymi Europy | | | |
|--|--|--|------------------------|
| Stacja docelowa | Teoretyczna odległość czasowa od Wrocławia (w godzinach) | Rzeczywista odległość czasowa od Wrocławia (w godzinach) | Δ (w godzinach) |
| Hamburg Altona | 6 | 6,5 | 0,5 |
| Budapest Keleti | 7 | 8 | 1 |
| Graz Hauptbahnhof | 5 | 7,5 | 2,5 |
| Frankfurt (Main) Hauptbahnhof | 6 | 8,5 | 2,5 |
| Villach Hauptbahnhof | 7 | 9,5 | 2,5 |
| Innsbruck Hauptbahnhof | 7 | 9,5 | 2,5 |
| Košice hlavná stanica | 5 | 8 | 3 |
| Köln Hauptbahnhof | 7 | 10 | 3 |
| Amsterdam Centraal | 8 | 11 | 3 |
| Kauno geležinkelio stotis | 7 | 12 | 5 |
| Zürich Hauptbahnhof | 8 | 13 | 5 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy pociągów (PKP Informatyka, <https://rozklad-pkp.pl>)

pozwalającej na jazdę z prędkością około 120 km/h. W każdym przypadku rzeczywista odległość czasowa jest większa niż teoretyczna, na co składa się niejednokrotna konieczność dłuższych postojów na ważnych stacjach pośrednich. Służą one m.in. zmianom drużyn konduktorskich i trakcyjnych oraz lokomotyw i przełączaniu grup wagonów między skomunikowanymi ze sobą pociągami. Spośród wymienionych węzłów stosunkowo łatwy dojazd możliwy byłby do Hamburga i Budapesztu, gdzie w przypadku stolicy Węgier połączenie z Wrocławia jest już realizowane z wykorzystaniem pociągu Nightjet. Jednak w tym przypadku konieczne są długotrwałe manewry służące przełączaniu wagonów, co wydłuża czas podróży z Wrocławia do Budapesztu do około 9 godzin. W przypadku pociągu jednorelacyjnego bez przełączania wagonów i po najszybszej możliwej trasie przez Bratysławę czas jazdy powinien wynosić 8 godzin. W przypadku Hamburga należałoby natomiast wydłużyć trasę pociągu kończącego bieg w Berlinie. Taki manewr może zostać zastosowany w przypadku pociągu IC/EC Wawel, który w przeszłości w Hamburgu kończył bieg. Czas jazdy nie powinien w takim wypadku przekroczyć 6,5 godziny, a więc mógłby być akceptowalny również w przypadku połączenia dziennego. Stosunkowo krótka podróż mogłaby zapewnić dojazd z Wrocławia do Wiednia i Grazu. Pociąg Nightjet potrzebuje około 7,5 godziny na dojazd do Wiednia, co wynika z niemal godzinnych manewrów na stacjach Bohumin i Břeclav. Pominięcie tych manewrów umożliwiłoby dojazd do Wiednia w czasie nieco ponad 5 godzin. W rezultacie dojazd do Grazu zamknąłby się w czasie około 7,5 godziny. Kolejne dwie godziny trwałaby podróż do Villach przez Klagenfurt, co pozwoliłoby w niecałe 10 godzin dojechać z Wrocławia do granicy austriacko-włoskiej i austriacko-słoweńskiej, a także do Innsbrucka przez Salzburg. W rezultacie prawdopodobnie większość terytorium Austrii mogłaby być praktycznie dostępna z Wrocławia w czasie poniżej 10 godzin. Około 8,5 godziny należałoby spędzić w pociągu na trasie Wrocław–Drezno–Lipsk–Frankfurt nad Menem, a nieco krócej w podróży z Wrocławia do słowackich Koszyc przez Żylinę. Szczególnie ważne w przypadku połączenia do Frankfurtu nad Menem jest zelektryfikowanie trasy Zgorzelec–Görlitz–Drezno, które jest planowane do realizacji przez DB Netz do 2030 roku. Następnie, niecałe 10 godzin należałoby spędzić w podróży do Kolonii, skąd możliwy byłby dojazd m.in. w kierunku Paryża, Brukseli, a z dodatkową przesiadką także do Londynu. Ponad 10 godzin trwałaby podróż do Amsterdamu przez Berlin i Hanower. W tym przypadku różnica między teoretyczną i rzeczywistą odległością czasową wynosi 3 godziny i wynika ze zróżnicowanego stanu infrastruktury w Polsce i Niemczech. W konsekwencji Berlin stanowi niemal geometryczny środek trasy Wrocław–Amsterdam, choć powinien nim być np. Wolfsburg, co świadczy o tym, że polski odcinek trasy powinien być przejeżdżany w krótszym czasie. Około 12 godzin potrzebne jest na przejazd z Wrocławia do Kowna na Litwę, choć teoretycznie jazda powinna trwać nie dłużej niż 7 godzin. Jednakże konieczność wymiany lokomotyw w Białymstoku i Suwałkach

wydłużałaby podróż, którą mogłaby skrócić przede wszystkim elektryfikacja linii na Podlasiu oraz wykorzystanie Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) do szybszego przejechania trasy Wrocław–Warszawa. Ostatnim wymienionym w tabeli 2 węzłem jest Zurych, do którego dojazd byłby możliwy na dwa sposoby: przez Berlin, Frankfurt nad Menem i Bazyleę, bądź przez Wiedeń, Salzburg i Innsbruck. Czas jazdy sięgałby 13 godzin i byłby o około 5 godzin dłuższy niż teoretyczna odległość wynikająca z układu sieci kolejowych, co wynikałoby z konieczności prowadzenia manewrów na stacjach węzłowych.

W rezultacie powyższych rozważań możliwe byłoby utworzenie z Wrocławia połączeń dziennych i nocnych z zastrzeżeniem, że połączenia nocne powinny obsługiwać węzły oddalone od Wrocławia o więcej niż 8 godzin. Podróż trwająca 8 godzin pozwalałaby z kolei na wykorzystanie jednego składu do obsługi pary połączeń, co byłoby preferowane w celu zachowania racjonalnych zasad gospodarowania taborem i organizacji obiegów. Teoretyczne możliwości dojazdu z Wrocławia do wybranych węzłów przedstawia tabela 3.

Tabela 3

| Teoretyczne możliwości powiązań węzła wrocławskiego z pobliskimi ważnymi węzłami kolejowymi | | | | |
|---|------------------------|--------------------------|------------------------|---|
| Węzeł dostępny bezpośrednio | Czas dojazdu (godziny) | Węzeł dostępny pośrednio | Czas dojazdu (godziny) | Trasa |
| Wien Hbf | 5,5 | Graz Hbf | 7,5 | Bohumin – Wien – Graz |
| | | Villach Hbf | 9,5 | Bohumin – Wien – Graz – Villach |
| | | Innsbruck Hbf | | Bohumin – Wien – Linz Salzburg – Innsbruck |
| | | Venezia Santa Lucia | 12,5 | Bohumin – Wien – Villach – Venezia |
| Berlin Hbf | 4,5 | Hamburg Altona | 6,5 | Zielona Góra – Berlin – Hamburg |
| | | Köln Hbf | 9,5 | Berlin – Dortmund – Köln |
| | | Amsterdam Centraal | 11 | Berlin – Hannover – Amsterdam |
| | | Bruxelles Midi | 12 | Berlin – Köln – Aachen – Bruxelles |
| | | Zürich HB | 13 | Berlin – Frankfurt am Main – Basel – Zürich |
| | | Malmö Central | 14 | Berlin – Hamburg – Kiel – København – Malmö |

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy pociągów (PKP Informatyka, <https://rozklad-pkp.pl>)

Koncepcja rozwoju międzynarodowego węzła kolejowego Wrocław Główny

Z uwagi na szerokie i wciąż nie w pełni wykorzystane możliwości Wrocławia jako miasta zlokalizowanego najbliżej wielu miast Europy Zachodniej zasadne jest nakreślenie kierunku rozwoju oferty połączeń międzynarodowych obsługujących stację Wrocław Główny stanowiącą punkt przesiadkowy. Stacja ta posiada bardzo dobre skomunikowanie z wieloma innymi ważnymi stacjami kolejowymi w Polsce, toteż dojazd do niej z wielu regionów Polski jest stosunkowo łatwy. Najkrótszy czas dojazdu do stacji Wrocław Główny z najważniejszych stacji w Polsce na podstawie prędkości szlakowych prezentuje tabela 4 [19].

Tabela 4

| Najkrótsze czasy przejazdów z wybranych stacji kolejowych do stacji Wrocław Główny w rozkładzie jazdy 2020/2021 | | |
|---|---|---|
| Stacja kolejowa | Najkrótszy czas dojazdu do Wrocławia w RJ 2020/21 | Trasa |
| Warszawa Centralna | 3 godziny 50 minut | Warszawa – CMK – Opole – Wrocław |
| Katowice | 1 godzina 58 minut | Katowice – Strzelce Opolskie – Opole – Wrocław |
| Kraków Główny | 2 godziny 47 minut | Kraków – Katowice – Strzelce Opolskie – Wrocław |
| Poznań Główny | 1 godzina 45 minut | Poznań – Leszno – Wrocław |
| Szczecin Główny | 4 godziny 26 minut | Szczecin – Zielona Góra – Legnica – Wrocław |
| Gdynia Główna | 5 godzin 32 minuty | Gdynia – Gdańsk – Poznań – Leszno – Wrocław |
| Łódź Widzew | 3 godziny 4 minuty | Łódź – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Wrocław |

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy 2020/2021

Przykładowo w przypadku uruchomienia pociągu nocnego rozpoczynającego bieg we Wrocławiu około godziny 21:30 (zakładając 12 godzin jazdy w porze nocnej z przyjazdem do miejsca docelowego około 9:30), odjazd skomunikowanego z nim pociągu z Gdyni mógłby nastąpić około 15:30. W czasie tym bieg rozpoczynało już wiele krajowych pociągów nocnych, o czym świadczą archiwalne rozkłady jazdy. Nie byłby to więc nieakceptowalny czas jazdy, jako że np. według korekty rozkładu jazdy 2020/2021 z sierpnia pociąg IC Przemyslanin ze Świnoujścia do Przemyśla znajduje się na trasie przejazdu od około godziny 15:30 do 9:30 dnia następnego. Takie rozwiązania są więc stosowane w praktyce, choć należy zauważyć, że całkowity czas jazdy sięga 18 godzin, co zmusza do zapewnienia wysokiego komfortu składu pociągu. Pozostałe przypadki opisane w tabeli 4 pozwalają na stosunkowo łatwe skomunikowanie ważnych węzłów ze stacją Wrocław Główny.

Zakładając, że Wrocław stanowiłby jeden z ostatnich węzłów przed granicą państwową przy połączeniach w kierunku Europy Zachodniej, można obliczyć maksymalny dystans, jaki jest osiągalny przy założeniu czasu jazdy w porze wieczornej, nocnej i porannej. Biorąc pod uwagę coraz wyraźniejszy rozwój oferty pociągów Nightjet przez ÖBB oraz innych przewoźników europejskich, wskazane jest uruchamianie międzynarodowych pociągów nocnych, które pozwalałyby na dojazd do znacznie oddalonych od terytorium Polski regionów Europy. Istotnym celem byłoby również zapewnienie bezpośrednich wagonów z możliwie jak największej liczby krajowych węzłów, szczególnie o bardzo istotnym znaczeniu i dogodnym położeniu na sieci kolejowej, tj. Warszawa, Kraków, Trójmiasto, Poznań oraz Szczecin. W rezultacie możliwe jest opracowanie propozycji połączeń wykorzystujących stację Wrocław Główny jako węzeł przesiadkowy bądź tranzytowy w podróżach pociągiem na dalekie odległości. Poza wykorzystywanym już w ruchu międzynarodowym korytarzem E-65, w tym CMK oraz korytarzem E-20, sieć połączeń międzynarodowych mogłaby wykorzystywać nowe trasy o dogodnych parametrach technicznych. Korytarzami, które powinny być w tym wypadku brane pod uwagę są: E-30 (Kraków–Katowice–Opole–Wrocław–Zgorzelec/Görlitz), E-59 (Świnoujście–Szczecin–Poznań–Wrocław–Opole–Kędzierzyn-Koźle–Chałupki/Bohumin), C-E59 (Szczecin–Zielona Góra

–Wrocław–Kłodzko–Międzyzlesie/Lichkov), a także trasy Gdynia–Bydgoszcz–Poznań–Leszno–Wrocław i Rudna Gwizdanów–Legnica, jako łącznik między E-30 i C-E59. Wszystkie wymienione odcinki sieci kolejowej powinny docelowo pozwalać na jazdę z prędkością 120–160 km/h na całej długości trasy z wyeliminowaniem ograniczeń prędkości oraz odcinków jednotorowych poprzez inwestycje rozwojowe. W 2021 roku za odcinki problemowe na ww. trasach należy uznać: stację Zgorzelec (brak elektryfikacji odcinka do Görlitz i niska przepustowość), odcinek Katowice–Opole–Wrocław (bardzo duże natężenie ruchu i niska przepustowość), odcinek Wrocław–Kłodzko–Lichkov (odcinki jednotorowe), okolice Kędzierzyna-Koźła i Głogowa (niska prędkość szlakowa) oraz Brzegu Dolnego (odcinek jednotorowy). Rozwiązanie tych problemów może pozwolić na zwiększenie możliwości połączeń międzynarodowych w kierunku Czech i Niemiec na liniach transgranicznych położonych najbliżej Wrocławia.

Autorskie propozycje nowych połączeń międzynarodowych z Wrocławia skupiają się wokół przywrócenia dawnych połączeń, bądź rozszerzania ich tras. Niektóre propozycje są jednak nowe i stanowią odpowiedź na panujące na początku 3. dekady XXI wieku trendy. Wykorzystane nazwy i numery połączeń są wprowadzane na potrzeby zachowania porządku w koncepcji i mogą być dowolnie modyfikowane. Pierwsza idea opiera się na przywróceniu dawnego pociągu EN Jan Kiepura i rozszerzeniu jego możliwości. Nowy pociąg mógłby jednak zostać nazwany Chopin, jako że dotychczasowa trasa po której kursował pociąg Chopin, tj. Warszawa–Wiedeń, jest od końca 2018 roku obsługiwana przede wszystkim przez nadrzędny pociąg Nightjet, przez co Chopin jako samodzielny pociąg kursuje tylko do stacji Bohumin. W propozycji charakteryzowałyby się on znacznie większymi możliwościami. Miałyby one polegać na

Tabela 5

| Proponowana struktura połączenia EN Chopin z Warszawy do Paryża | | | | |
|---|---|--|---|---|
| 17:00 EN Chopin | Warszawa Wschodnia – Paris Est | Kraków Główny – Paris Est | Warszawa Wschodnia – Malmö Centralstation | Warszawa Wschodnia – Bruxelles Midi |
| Węzłowe stacje: | | | | |
| Poznań Gł. | 21:00 Dołączenie grupy wagonów Kraków – Paris | 21:00 Przelączenie grupy wagonów z pociągu EN Öresund Kraków – Malmö | 21:00 Przelączenie grupy wagonów do pociągu EN Öresund Kraków – Malmö | |
| Berlin Charlottenburg | 00:30 | | | Przelączenie grupy wagonów do pociągu Berlin – Hannover (docelowo do NJ Zürich – Bruxelles) |
| Leipzig Hbf | 2:10 | | | |
| Frankfurt am Main Hbf | 6:00 | | | |
| Mannheim Hbf | 7:30 Przelączenie wagonów do NJ Wien – Paris | | | |
| Saarbrücken Hbf | 9:15 | | | |
| Paris Est | 11:15 | | | |

Źródło: opracowanie własne

utworzeniu dwóch ciągów: Warszawa–Poznań oraz Kraków–Wrocław–Poznań, po których kursowałyby dwa pociągi: EN Chopin relacji Warszawa Wschodnia – Mannheim Hbf z wagonami do Paryża i Brukseli oraz EN Öresund relacji Kraków Główny–Malmö Centralstation. Detale połączenia przedstawia tabela 5.

Powyższe pociągi byłyby powiązane z wieloma innymi kursującymi w porze nocnej, co jest typowe dla międzynarodowych pociągów nocnych. Z Warszawy startowałyby pociąg EN Chopin z wagonami do Paryża, Malmö i Brukseli. Natomiast z Krakowa EN Öresund Malmö i Paryża, obsługując także m.in. Katowice, Opole i Wrocław. Pociągi te kursowałyby na trasie Poznań–Berlin w odstępie 10 minut, po czym w Berlinie wyłączone zostałyby wagony do Brukseli. Następnie pociąg EN Chopin pojechałby z Berlina przez Lipsk i Frankfurt nad Menem do Mannheim, gdzie wagony zostałyby włączone do nowego, teoretycznego pociągu Nightjet relacji Wiedeń–Paryż przez Salzburg, Monachium, Stuttgart i Mannheim. Z kolei EN Öresund kursowałby przez Hamburg i Kopenhagę do Malmö z włączeniem w Hamburgu wagonów z Frankfurtu nad Menem, a wagony relacji Warszawa–Bruksela pojechałyby do Hanoweru jako samodzielny pociąg, gdzie zostałyby włączone do pociągu Nightjet relacji Zurych–Bruksela przez Amsterdam, Rotterdam i Antwerpię z dodatkową grupą z Pragi do Brukseli. Tabela 6 przedstawia detale pociągu EN Öresund.

Tabela 6

| Proponowana struktura połączenia EN Öresund z Krakowa do Malmö | | | |
|--|---|---|--|
| 16:15 EN Öresund | Kraków Główny – Malmö Centralstation | Warszawa Wschodnia – Malmö Centralstation | Kraków Główny – Paris Est |
| Węzłowe stacje: | | | |
| Katowice | 17:00 | | 17:00 |
| Wrocław Gł. | 18:45 | | 18:45 |
| Poznań Gł. | 21:00 Dołączenie grupy wagonów Warszawa – Malmö | 21:00 Przelączenie grupy wagonów z pociągu EN Chopin Warszawa – Paris | 21:00 Przelączenie grupy wagonów do pociągu EN Chopin Warszawa – Paris |
| Berlin Charlottenburg | 00:45 | | |
| Hamburg Hbf | 3:00 Dołączenie grupy wagonów Frankfurt am Main – Malmö | | |
| København Hovedbanegård | 9:00 | | |
| Malmö Centralstation | 9:45 | | |

Źródło: opracowanie własne

W powyższym zamyśle do szwedzkiego Malmö dojechałyby trzy grupy wagonów: z Krakowa, Warszawy i Frankfurtu nad Menem przez Kolonię, Dortmund i Bremę. Grupa wagonów Frankfurt nad Menem – Malmö byłaby efektem zapowiadanych planów uruchomienia nocnego pociągu z regionu Skania w kierunku zachodnich Niemiec [20].

Drugą propozycją jest niewielka ingerencja w istniejące już połączenia nocne w Austrii. Główną osią miałyby być trasa Wiedeń–Innsbruck–Zurych–Bazylea. W połączenie byłoby zaangażowanych pięć stolic krajów Europy Środkowej, a pociąg składałby się z czterech grup wago-

nów. Najprostszym sposobem organizacji byłoby wydłużenie istniejącego już pociągu Nightjet relacji Wiedeń–Zurych do relacji Wrocław–Bazylea z jednoczesnym dodaniem grupy wagonów z Warszawy oraz niewielkimi korektami tras dla istniejących już grup wagonów z Budapesztu i Pragi do Zurychu. Opis przedstawia tabela 7.

Tabela 7

| Proponowana struktura połączenia NJ 466 z Wrocławia do Bazylei | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 17:30 NJ 466 | Wrocław Główny – Basel SBB | Warszawa Wschodnia – Basel SBB | Budapest Keleti – Basel SBB | Praha hlavní nadraží – Basel SBB |
| Węzłowe stacje: | | | | |
| Bohumín | 19:40 Dołączenie grupy wagonów Warszawa - Basel | 19:40 Przełączenie grupy wagonów do NJ Wrocław - Basel | | |
| Wien Hbf | 23:30 Dołączenie grup wagonów z Budapesztu i Pragi | | 23:00 Przełączenie grupy wagonów do NJ Wrocław - Basel | 22:30 Przełączenie grupy wagonów do NJ Wrocław - Basel |
| Salzburg Hbf | 2:30 | | | |
| Innsbruck Hbf | 4:30 | | | |
| Buchs SG | 7:00 | | | |
| Zürich HB | 8:20 | | | |
| Basel SBB | 9:45 | | | |
| Trasa pociągu NJ 60466 Warszawa – Basel: Warszawa Wsch. 15:10 – Katowice 18:10 – Rybnik 18:50 – Bohumín – 19:20 | | | | |
| Trasa pociągu NJ 60462 Budapeszt – Basel: Budapeszt Keleti 18:45 – Bratislava hlavní stanica 21:20 – Wien Hbf 22:30 | | | | |
| Trasa pociągu NJ 50462 Praha hlavní nadraží 17:40 – Brno hlavní nadraží 20:50 – Breclav 21:30 – Wien Hbf – 22:15 | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Pociąg ten zapewniłby dojazd z Polski do wielu kurortów alpejskich i ważnych miast Austrii i Szwajcarii, wliczając do nich: Salzburg, Bischofshofen, Wörgl, Innsbruck, Landeck-Zams, St. Anton am Arlberg, Zurych i Bazyleę. Latem 2021 roku pojawiły się doniesienia o złożeniu przez czeskiego prywatnego przewoźnika Regiojet wniosku do UTK o uzyskanie otwartego dostępu do infrastruktury, celem wykonywania przewozów na trasie Warszawa–Landeck-Zams [21]. Powyższa propozycja byłaby zarówno realizacją takich kursów, jak i zwiększałaby dostęp do takiego połączenia dla Polski Zachodniej. Ponadto utrzymane bez większych zmian byłyby połączenia z Pragi i Budapesztu w kierunku Innsbrucka i Zurychu, a poszczególne trasy można by było modyfikować według potrzeb. Start pociągu z Wrocławia umożliwiłby pośrednią obsługę również takich ośrodków jak Poznań, Gdynia i Szczecin poprzez skomunikowania z pociągami IC z tych kierunków. Kluczowe byłoby jednak zapewnienie wysokiego poziomu niezawodności i punktualności ze względu na liczne grupy wagonów. Stacja Wien Hauptbahnhof musiałaby również posiadać odpowiednią przepustowość do zapewnienia wszystkich manewrów z grupami wagonów.

Bardziej zaawansowane plany ujawniane przez Ministerstwo Infrastruktury i PKP IC dotyczą współpracy z ČD przy uruchomieniu pociągów łączących Pragę z Gdynią przez Wrocław i Poznań [14]. Byłaby to jednocześnie rozszerzona forma dawnych połączeń Poznań–Wrocław–Pardubice–Praga. Wobec tego, że jedno z połączeń miało mieć formę

połączenia nocnego, warto rozważyć zwiększenie jego możliwości poprzez dodatkowe grupy wagonów. W tym celu można uruchomić nowy pociąg EN Baltic obsługujący relację Gdynia–Salzburg z dodatkowymi wagonami ze Świnoujścia i Kołobrzegu oraz do Wiednia przez Brno, opisany w tabeli 8.

Tabela 8

| Proponowana struktura połączenia EN Baltic z Gdyni do Salzburga | | | | |
|--|---|---|--|--|
| 17:30 EN Baltic | Gdynia Główna – Salzburg Hbf | Gdynia Główna – Wien Hbf | Kołobrzeg – Wien Hbf | Świnoujście – Wien Hbf |
| Węzłowe stacje: | | | | |
| Bydgoszcz Gł. | 19:30 | | | |
| Poznań Gł. | 21:00 Dołączenie grupy wagonów Kołobrzeg - Wien | | 21:00 Przełączenie grupy wagonów do EN Baltic Gdynia - Salzburg | |
| Wrocław Gł. | 23:00 Dołączenie grupy wagonów Świnoujście - Wien | | | 23:00 Przełączenie grupy wagonów do EN Baltic Gdynia - Salzburg |
| Praha hlavní nadraží | 5:00 | 4:30 Przełączenie grupy wagonów do EC Baltic Praha - Wien | | |
| České Budějovice | 7:00 | | | |
| Linz Hbf | 9:30 | | | |
| Salzburg Hbf | 10:45 | | | |
| Trasa pociągu IC 86010 Baltic: Świnoujście 17:30 – Szczecin Gł. 19:00 – Zielona Góra Gł. 21:10 – Legnica 22:30 – Wrocław Gł. 23:15 | | | | |
| Trasa pociągu IC 87010 Baltic: Kołobrzeg 18:00 – Piła Gł. 20:00 – Poznań Gł. 20:50 | | | | |
| Trasa pociągu EC Baltic: Praha hl nad 5:00 – Brno hl nad 8:00 – Breclav 8:30 – Wien Hbf 9:30 | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Pociąg EN Baltic stanowiłby nie tylko sposób dojazdu z Trójmiasta do Pragi, Wiednia i Salzburgu, ale w sezonie letnim zapewniał także potoki turystyczne do polskich kurortów nadmorskich, jednocześnie zapewniając dojazd do alpejskich miejscowości turystycznych. Rozkład jazdy pozwalałby również na zaspokojenie potrzeb przewozowych w kraju, tj. obsługę połączeń z Gdyni, Świnoujścia i Kołobrzegu w kierunku Wrocławia. Dalej pociąg mógłby być wykorzystywany nie tylko przez podróżnych z Pomorza, ale także mieszkańców Wielkopolski i Dolnego Śląska w podróży w kierunku Alp. Ponadto terminal promowy w Świnoujściu umożliwiłby połączenia promowe w kierunku Szwecji i Danii, a w sezonie letnim dojazd na duński Bornholm byłby możliwy zarówno ze Świnoujścia, jak i Kołobrzegu (uruchamiane dawniej połączenia do Rønne i Nexø). W ten sposób potencjał nocnego połączenia Pomorza Gdańskiego z Czechami byłby znacznie rozszerzony.

Inne połączenie mogłoby dotyczyć kierunku śródziemnomorskiego, który coraz chętniej jest wybierany przez Polaków i mieszkańców krajów Europy Środkowej, o czym świadczą wyniki przewozowe przewoźnika Regiojet. Uruchamia on połączenia do chorwackich kurortów Rijeka i Split. W rozkładzie jazdy 2021/2022 planowane są również takie połączenia z Krakowem [23]. Ofertę można by było jednak znacznie rozszerzyć, a proponowane poniżej połączenie miało by zapewnić codzienny bezpośredni dojazd do Wenecji przez Villach, a w sezonie letnim dodatkowo przez Lublanę do Rijeki. Jego szczegóły przedstawia tabela 9.

Tabela 9

| Proponowana struktura połączenia NJ 434 z Warszawy do Wenecji | | | | |
|---|---|--|--|---|
| 16:15 NJ 434 | Warszawa Wschodnia – Venezia Santa Lucia | Szczecin Główny – Venezia Santa Lucia | Warszawa Wschodnia – Rijeka | Szczecin Główny – Rijeka |
| Węzłowe stacje: | | | | |
| Kraków Gł. | 19:00 | | 19:00 | |
| Katowice | 19:45 | | 19:45 | |
| Bohumin | 21:45 Dołączenie grupy wagonów Szczecin - Venezia | 21:45 Przelączenie grupy wagonów do pociągu Warszawa - Venezia | 21:45 Dołączenie grupy wagonów Szczecin - Rijeka | 21:45 Przelączenie grupy wagonów do pociągu NJ 434 Warszawa - Venezia |
| Wien Hbf | 00:45 | | | |
| Graz Hbf | 4:00 | | | |
| Klagenfurt Hbf | 7:00 | | | |
| Villach Hbf | 7:45 | | 7:30 Przelączenie grupy wagonów do pociągu EC Villach - Rijeka | 7:30 Przelączenie grupy wagonów do pociągu EC Villach - Rijeka |
| Udine | 10:00 | | | |
| Treviso Centrale | 11:15 | | | |
| Venezia Santa Lucia | 11:45 | | | |
| Trasa pociągu IC 60434 Szczecin – Bohumin: Szczecin Gł. 15:15 – Poznań Gł 17:15 – Wrocław Gł. 19:00 – Opole Gł. 20:15 – Bohumin 21:45 | | | | |
| Trasa pociągu NJ 40434 Villach – Rijeka: Villach Hbf 8:00 – Ljubljana 9:30 – Postojna 10:45 – Rijeka 12:45 | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Pociąg Nightjet 434 byłby nie tylko rozszerzoną wersją połączenia Wiednia z Wenecją, ale i nawiązaniem do dawniej kursującego pociągu Bem ze Szczecina do Budapesztu. Odpowiadałby on za połączenie Bałtyku z Adriatykiem przez Alpy, zapewniając także dostęp do Morza Adriatyckiego wielu polskim aglomeracjom. Wyzwaniem może stać się jednak opracowanie optymalnego rozkładu jazdy dla Wiednia, skąd odjazd następowałby po północy, wyraźnie później niż ma to miejsce w rozkładzie jazdy 2020/2021. Jednakże ostatecznie czas jazdy z Warszawy do Rijeki wyniósłby około 20 godzin, a więc dokładnie tyle, ile zajmują istniejące już połączenia autobusowe z dwiema przesiadkami. Podróż ze Szczecina trwałaby o godzinę dłużej, lecz byłaby rekompensowana wysokim standardem pociągów Nightjet. Kwestia istniejącego połączenia Monachium–Wenecja powinna również być wzięta pod uwagę. Być może wagony z Monachium mogłyby kursować jako oddzielny pociąg w kierunku Mediolanu, łączony z pociągiem z Wiednia.

Innym istotnym połączeniem z Polski do Niemiec mógłby być pociąg relacji Kraków–Monachium z grupą wagonów z Warszawy oraz do Hamburga przez Berlin. Pociąg ten mógłby być w pełni uruchamiany przez PKP IC z wykorzystaniem polskich wagonów i stanowiłby podstawowe nocne połączenie polskich miast z największymi miastami Niemiec. Mógłby wobec tego być uznany za nowe połączenie pod nazwą Jan Kiepusa. Grupy wagonów byłyby łączone we Wrocławiu, a w Dreźnie byłyby rozdzielane w kierunku Monachium i Hamburga.

Tabela 10

| Proponowana struktura połączenia EN Jan Kiepusa z Krakowa do Monachium | | | | |
|--|---|--|--|-------------------------------------|
| 20:00 EN 436 Jan Kiepusa | Kraków Główny – München Hbf | Warszawa Wschodnia – München Hbf | Kraków Główny – Hamburg Altona | Warszawa Wschodnia – Hamburg Altona |
| Węzłowe stacje: | | | | |
| Katowice | 21:00 | | 21:00 | |
| Wrocław Gł. | 23:30 Dołączenie grupy wagonów Warszawa – München | 23:30 Przelączenie grupy wagonów do pociągu EN Germania Kraków – München | | |
| Görlitz | 2:30 | | | |
| Dresden Hbf | 5:00 | | 5:00 Przelączenie grup wagonów do pociągu IC Dresden - Hamburg | |
| Leipzig Hbf | 6:30 | | | |
| Erfurt Hbf | 7:30 | | | |
| Nürnberg Hbf | 9:00 | | | |
| München Hbf | 10:30 | | | |
| Trasa pociągu IC 1608 Warszawa – Wrocław: Warszawa Wsch. 19:10 – Częstochowa Stradom 21:30 – Opole Gł. 22:30 – Wrocław Gł. 23:10 | | | | |
| Trasa pociągu IC 2276: Dresden – Hamburg: Dresden Hbf 5:10 – Berlin Hbf 7:00 – Hamburg Altona 10:30 | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Innym rodzajem połączenia uruchamianym przez przewoźnika prywatnego, np. czeskiego Regiojet, niemieckiego Flixbus lub austriackiego Westbahn byłby komercyjny pociąg z Wrocławia przez Pragę, Monachium, Bregencję i St. Gallen do Zurychu. Byłby to nocny pociąg stanowiący połączenie trzech relacji: Wrocław–Praga, Praga–Monachium oraz Monachium–Zurych. Godziny jazdy byłyby dostosowane do godzin dojazdu do ważnych destynacji w takim czasie, by wymiana pasażerska była możliwie jak największa.

Tabela 11

| Proponowany rozkład jazdy pociągów komercyjnych na trasie Wrocław–Zurych–Wrocław | | | | | |
|--|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| Stacja kolejowa | Godziny jazdy w stronę Zurychu | Godziny jazdy w stronę Wrocławia | Stacja kolejowa | Godziny jazdy w stronę Zurychu | Godziny jazdy w stronę Wrocławia |
| Wrocław Gł. | 18:40 | 10:35 | Furth i Wald | 2:40 | 2:40 |
| Kamieniec Żąbkowski | 19:41 | 9:33 | Cham | 3:04 | 2:17 |
| Kłodzko Gł. | 20:03 | 9:12 | Schwandorf | 3:45 | 2:00 |
| Kłodzko Miasto | 20:07 | 9:08 | Regensburg Hbf | 4:20 | 1:14 |
| Międzyzlesie | 20:55 | 8:20 | Landshut (Bay) Hbf | 5:06 | 00:30 |
| Lichkov | 21:10 | 8:07 | Freising | 5:26 | 00:09 |
| Letohrad | 21:39 | 7:36 | München Hbf | 6:07 | 23:30 |
| Usti nad Orlici | 21:55 | 7:20 | Memmingen | 7:13 | 22:23 |
| Pardubice hl nad. | 22:28 | 6:47 | Lindau-Reutin (Gr) | 8:04 | 21:32 |
| Prelouc | 22:39 | 6:36 | Bregenz | 8:17 | 21:19 |
| Kolin (CZ) | 22:54 | 6:21 | St. Margrethen (Gr) | 8:39 | 20:56 |
| Praha-Liben | 23:26 | 5:49 | St. Gallen (CH) | 9:06 | 20:40 |
| Praha hl. nad. | 23:50 | 5:30 | Wil | 9:25 | 20:21 |
| Praha-Smichov | 00:06 | 5:13 | Winterthur | 9:41 | 20:02 |
| Plzen hl. nad. | 1:17 | 4:03 | Zürich HB | 10:02 | 19:41 |
| Domazlice | 2:11 | 3:11 | | | |

Źródło: opracowanie własne

Biorąc pod uwagę rynek kolejowy i planowany rozwój ofert przewoźników prywatnych, wydaje się, że obsługą tej trasy mógłby być zainteresowany czeski przewoźnik Regiojet. W przypadku Wrocławia zapewniony byłby stosunkowo szybki i sprawny dojazd do Pragi, Ratzynbony, Monachium, Bregencji, St. Gallen i Zurychu, w tym w okolice Jeziora Bodeńskiego stanowiącego istotną atrakcję turystyczną Europy Zachodniej. Ponadto w Bregencji istniałaby możliwość przesiadki w kierunku kurortów tyrolskich.

Próba zbadania szans włączenia Wrocławia do sieci pociągów nocnych w Niemczech była podjęta już przez autora w sposób korespondencyjny. Na zapytanie o możliwość wydłużenia relacji pary pociągów NJ 470/471 z Zurychu do Hamburga z grupą do Berlina, odpowiedź organizatorów i operatorów polskich oraz zagranicznych wskazała na bardzo wysoki popyt na takie połączenie i zagrożenie zmniejszeniem konkurencyjności przy zmianach. Podkreślono, że podejście autora do rozszerzenia oferty dla Wrocławia jest słuszne. W praktyce pociągi Nightjet są bardzo popularne, o czym świadczy również bardzo szeroka podaż miejsc, w tym piętrowe wagony sypialne wykorzystywane przez ww. pociąg z północy Niemiec do największego miasta Szwajcarii. Przewoźnicy wskazywali również na istotną rangę Wrocławia jako miasta o licznych walorach turystycznych i wysokim stopniu rozpoznawalności w Europie. Należy pamiętać, że powyższe propozycje stanowią pewne koncepcje teoretyczne, uwzględniające znane autorowi czynniki, które wpływają na kształt rozkładu jazdy, w tym dane dotyczące planowanych połączeń, czynniki geograficzne wpływające na atrakcyjność danego miejsca z perspektywy turystyki oraz powiązania funkcjonalne na podstawie miejskich obszarów funkcjonalnych oraz obszarów ciężenia i regularnych dojazdów np. do pracy i szkół. Aby prezentowane pomysły mogły być realizowane, konieczne są jednak inwestycje infrastrukturalne na ciągach prowadzących do granicy polsko-czeskiej i polsko-niemieckiej, które pomogłyby w likwidacji barier utrudniających organizację rozkładu jazdy, w tym umożliwiły korzystanie wyłącznie z trakcji elektrycznej oraz skróciły czas podróży. Wszystkie propozycje są pewnymi kierunkami rozwojowymi, które powinny być przeanalizowane przez zarządców infrastruktury pod kątem organizacyjnych możliwości ich wdrożenia. Sama stacja Wrocław Główny, jak i cały wrocławski węzeł kolejowy, powinny być sukcesywnie modernizowane i dostosowywane do wzrastającego popytu na przewozy kolejowe zgodnie z zakładanymi koncepcjami rozwojowymi (Małysz, Tomczak, 2020) [24]. Natomiast połączenia międzynarodowe należy niewątpliwie uznać za jedną ze składowych wzrostu znaczenia kolei pasażerskiej w przyszłości. Jedną z możliwych ścieżek rozwojowych polskich pociągów nocnych w Polsce jest choćby dalszy rozwój marki Nightjet [25]. Oferta ÖBB regularnie poszerza się o połączenia z Austrii i Szwajcarii w kierunku Belgii i Holandii, a w planach znajdują się nowe połączenia m.in. z Zurychu do hiszpańskiej Barcelony. Koleje Szwajcarskie (SBB) prowadzą więc szeroką współpracę

z ÖBB przy uruchamianiu nowych pociągów Nightjet [26]. Wskazane jest, aby podobna chęć współpracy była deklarowana przez organizatorów i operatorów połączeń kolejowych z Polski.

Wrocław, jak i inne polskie miasta, zyskałyby większą dostępność transportową dzięki masowemu i komfortowemu transportowi, jakim jest transport kolejowy. Oczywiście przedstawione pomysły nie są jedynymi, jakie należy rozważyć w kontekście rozwoju połączeń międzynarodowych w Polsce, a wśród innych miast można wymienić również predysponowane do takich połączeń miasta północnej Polski. Jednym z przykładów mógłby być kursujący dawniej pociąg Mare Balticum, pozwalający na dojazd z Niemiec na polskie wybrzeże Bałtyku. Jako sezonowy nocny pociąg EuroNight mógłby on rozpoczynać bieg w Kolonii i jechać przez Zagłębie Ruhry do Berlina, a następnie do Olsztyna wzdłuż wybrzeża przez Szczecin, Koszalin, Słupsk i Trójmiasto. Zarówno ta propozycja, jak i te wyżej przedstawione, bazują w znacznej mierze na historycznych połączeniach i skomunikowaniach. Według powyżej przedstawionych koncepcji z Wrocławia możliwy byłby ponowny bezpośredni dojazd do: Pragi, Drezna, Lipska, Frankfurtu nad Menem i Hamburga, a dodatkowo pojawiłyby się łączniki do istniejących lub planowanych połączeń w kierunkach: Innsbrucka, Paryża, Amsterdamu, Brukseli i Malmö. Nowością byłyby pociągi w kierunku Morza Adriatyckiego oraz komercyjny pociąg z Wrocławia do Zurychu przez Monachium. W ten sposób stacja Wrocław Główny mogłaby się stać istotnym węzłem rangi europejskiej, gdzie bieg rozpoczynałyby, bądź przez który przejeżdżałyby, liczne pociągi w kierunku Niemiec, Czech i Austrii, a dalej w stronę Szwajcarii, Danii, Szwecji, Holandii, Belgii i Francji. Ponadto należałoby rozszerzyć ofertę szybkich pociągów EuroCity, wśród których z Wrocławia powinny kursować pociągi w kierunku: Pragi, Berlina, Wiednia, Grazu, Drezna, Lipska i Hamburga, a więc do miast osiągalnych w czasie pozwalającym na sprawny dojazd w ciągu dnia. Pozostałe, dalej położone destynacje, powinny być osiągalne z wykorzystaniem komfortowych pociągów nocnych.

Podsumowanie

Wykorzystanie kolei pasażerskiej w szybkich połączeniach międzynarodowych jest odpowiednim krokiem w rozwoju transportu lądowego w Europie. Z jednej strony głównym sposobem przemieszczania się powinny być szybkie dzienne pociągi międzynarodowe EuroCity zapewniające dojazd do ośrodków miejskich położonych w obszarze wyznaczonym przez teoretyczne izochrony, równe maksymalnie około 6–7 godzin. Z drugiej strony jednak podróże trwające dłużej niż 8 godzin powinny być odbywane porą nocną z wykorzystaniem pociągów EuroNight bądź innych kategorii pociągów nocnych, np. Nightjet.

Wrocław jako miasto położone w Europie Środkowej jest szczególnie predysponowany do odgrywania roli węzła pośredniego między Europą Wschodnią i Zachodnią, w tym dla wielu regionów Polski, z którymi jest bardzo dobrze

Informacje dla Autorów

Procedura recenzowania publikacji

1. Każda publikacja przesłana do Redakcji drogą elektroniczną lub pocztową podlega procedurze recenzowania (dwóch recenzentów) i ocenie językowej (redaktor językowy).
2. Do oceny każdej publikacji powołuje się dwóch niezależnych recenzentów spoza jednostki zatrudniającej Autora. Recenzentów wyznacza redaktor naczelny po zasięgnięciu opinii redaktorów tematycznych.
3. W przypadku wykorzystywania w publikacji zaawansowanych metod statystycznych publikację ocenia również redaktor statystyczny.
4. W przypadku tekstów powstałych w języku obcym, co najmniej jeden z recenzentów będzie afiliowany w instytucji zagranicznej innej niż narodowość Autora pracy.
5. W doborze recenzentów przyjęty został model, w którym Autor i recenzenci nie znają swoich tożsamości (tzw. *double-blind review proces*).
6. W szczególnych przypadkach niemożności dostosowania się do powyższej zasady (wąska problematyka artykułu, brak dużej liczby potencjalnych recenzentów) recenzent pochodzący z tej samej jednostki będzie podpisywał deklarację o niewystępowaniu konfliktu interesów – za konflikt interesów będzie się uznawać zachodzące między recenzentem a Autorem:
 - bezpośrednie relacje osobiste (pokrewieństwo, związki prawne, konflikt),
 - relacje podległości zawodowej,
 - bezpośrednią współpracę naukową w ciągu ostatnich dwóch lat poprzedzających przygotowanie recenzji.
7. Recenzja ma formę pisemną i kończy się jednoznacznym wnioskiem co do dopuszczenia artykułu do publikacji bez zmian, dopuszczenia artykułu do publikacji po uwzględnieniu uwag zawartych w recenzji lub jego odrzucenia.
8. Zasady kwalifikowania publikacji do druku w wyniku recenzji:
 - oryginalność publikacji w zaproponowanej metodzie rozwiązania problemu, w zastosowaniu nowych ujęć teoretycznych problemu lub w przedstawieniu interesującego syntetycznego spojrzenia na pewną dziedzinę badań,
 - poprawność terminologiczna zastosowana w publikacji,
 - poprawność stylistyczna i językowa publikacji,
 - trafny i wystarczający dobór literatury,
 - właściwy dobór materiału ilustracyjnego.
9. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji nie są ujawniane w kolejnych numerach czasopisma; raz w roku w numerze grudniowym lista recenzentów będzie podana do publicznej wiadomości.

Zabezpieczenie przed autorstwem ukrytym (*ghostwriting*) oraz autorstwem pozornym (*guest authorship*)

Zjawiska *ghostwriting* oraz *guest authorship*

Rzetelność w nauce stanowi jeden z jej jakościowych fundamentów. Czytelnicy powinni mieć pewność, iż Autorzy publikacji w sposób przejrzysty, rzetelny i uczciwy prezentują rezultaty swojej pracy, niezależnie od tego, czy są jej bezpośrednimi autorami, czy też korzystali z pomocy wyspecjalizowanego podmiotu (osoby fizycznej lub prawnej).

Dowodem etycznej postawy pracownika naukowego oraz najwyższych standardów redakcyjnych powinna być jawność informacji o podmiotach przyczyniających się do powstania publikacji (wkład merytoryczny, rzeczowy, finansowy etc.), co jest przejawem nie tylko dobrych obyczajów, ale także społecznej odpowiedzialności.

Przykładami przeciwstawnymi są *ghostwriting* i *guest authorship* (*honorary authorship*).

Ze zjawiskiem *ghostwriting* mamy do czynienia wówczas, gdy ktoś wniósł istotny wkład w powstanie publikacji, bez ujawnienia swojego udziału jako jeden z autorów lub bez wymienienia jego roli w podziękowaniach zamieszczonych w publikacji.

Ze zjawiskiem *guest authorship* mamy do czynienia wówczas, gdy udział Autora jest znikomy lub w ogóle nie doszło do niego, a pomimo to jest Autorem lub współautorem publikacji.

Działania Redakcji „TMiR”

Aby przeciwdziałać przypadkom *ghostwriting* i *guest authorship* Redakcja „Transportu Miejskiego i Regionalnego” rozpoczyna starania, aby wprowadzić procedury zabezpieczające przed tymi zjawiskami i wdraża poniższe rozwiązania:

1. Redakcja wymaga od Autorów publikacji ujawnienia wkładu poszczególnych autorów w powstanie publikacji (z podaniem ich afiliacji oraz kontrybucji, tj. informacji, kto jest Autorem koncepcji, założeń, metod, protokołu itp. wykorzystywanych przy przygotowaniu publikacji), przy czym główną odpowiedzialność ponosi Autor zgłaszający manuskrypt;
2. Redakcja, poczynawszy od numeru 1/2012, wyjaśnia w „Informacji dla Autorów”, że *ghostwriting*, *guest authorship* są przejawem nierzetelności naukowej, a wszelkie wykryte przypadki będą demaskowane, włącznie z powiadomieniem odpowiednich podmiotów (instytucje zatrudniające Autorów, towarzystwa naukowe, stowarzyszenia edytorów naukowych itp.);
3. Redakcja wymaga od Autorów informacji o źródłach finansowania publikacji, wkładzie instytucji naukowo-badawczych, stowarzyszeń i innych podmiotów (*financial disclosure*).
4. Redakcja dokumentuje wszelkie przejawy nierzetelności naukowej, zwłaszcza fałsz i naruszania zasad etyki obowiązujących w nauce.

Przygotowanie tekstów do druku

„Transport Miejski i Regionalny” publikuje oryginalne artykuły poświęcone funkcjonowaniu miejskich i regionalnych systemów transportowych. W szczególności obejmuje to zagadnienia techniki, organizacji, planowania, eksploatacji, zarządzania i bezpieczeństwa transportu. W ujęciu gałęziowym dotyczy to problemów transportu szynowego (kolejowego i tramwajowego), autobusowego, trolejbusowego, rowerowego i pieszego. Istotnym obszarem zainteresowań jest transport zbiorowy. Akceptowane są także materiały związane z ochroną środowiska w transporcie, geografią, historią i socjologią transportu.

Wymagana objętość materiałów do publikacji to 10–15 stron (1800 znaków na stronie). Tekst artykułu powinien zostać napisany w edytorze Microsoft Word czcionką Times New Roman o rozmiarze 12 pt. Wzory i opisy wzorów, tabele, rysunki, fotografie z podpisami powinny być wkomponowane w tekst. Należy stosować odrębne numeracje tabel, rysunków i fotografii, rysunki i fotografie przygotować w technice kolorowej. W tekście powinny znajdować się odwołania do numerów tabel, rysunków i fotografii. W tekście i we wzorach należy stosować jednostki układu SI. Dopuszczalne jest pogrubianie i oznaczanie kursywą istotnych części tekstu, nie stosować podkreślenia tekstu. Tytuł artykułu winien być zwięzły i odpowiadać zawartości artykułu.

Odwołania do tekstów źródłowych należy opisywać w przypisach lub oznaczać numerami w nawiasach kwadratowych. Numery powinny odpowiadać pozycji w zestawieniu literatury na końcu tekstu. **Zestawienie literatury powinno być ułożone nie w porządku alfabetycznym, a w porządku pojawiania się odwołań w tekście.**

Struktura artykułu: tytuł artykułu w języku polskim, tytuł artykułu w języku angielskim, imię i nazwisko Autora (Autorów), stopień i tytuł naukowy, afiliacja (miejsce pracy), adres pocztowy, telefon, adres mailowy, streszczenie i słowa kluczowe w języku polskim (minimum trzy), streszczenie i słowa kluczowe w języku angielskim, tekst artykułu podzielony **obowiązkowo** na części opatrzone śródtytułami, spis literatury. W przypisie do tytułu polskiego należy określić procentowy udział wkładu Autorów w publikację.

Streszczenie polskie **powinno mieć około 200–250 słów** i powinno wskazywać przyczyny podjęcia tematu, opis problemu (podejście, badania, symulacje, analizę danych, stosowane narzędzia, kolejne kroki analizy, czynniki, wskaźniki itp.), rezultaty i wnioski. Streszczenie angielskie **powinno mieć około 150–200 słów**.

skomunikowany. Rozwój połączeń międzynarodowych w Polsce powinien być odpowiedzią na panujące w Europie trendy, kiedy to pociągi nocne stają się bardzo atrakcyjnym sposobem podróżowania. Opisany przykład pociągów Nightjet, które zapewniają dogodny komfort podróży i czas przejazdu, mogą stanowić atrakcyjną ofertę. Kategoria pociągów Nightjet może być uznawana za wzorcową w zakresie organizacji tego typu połączeń, które pozwalają na przejazd na dalekie odległości z oszczędnością czasu dzięki podróży nocą. Wraz z pojawieniem się pociągu Nightjet w Polsce w grudniu 2018 roku, pasażerowie rozpoczynający podróże z Wrocławia mogą osobiście zapoznać się z ofertą.

Wiele wskazuje na to, że pandemia Covid-19 trwająca od marca 2020 roku nie będzie miała trwałego wpływu na ruch połączeń międzynarodowych w Europie Środkowej, wobec czego polskie koleje również powinny angażować się w rozwój kolejowych połączeń międzynarodowych na dalekie odległości dzięki inwestycjom infrastrukturalnym w kraju i nawiązywaniu współpracy z partnerami zagranicznymi. Wrocław jako największe miasto w zachodniej Polsce ma szansę, aby stać się bardzo ważnym węzłem europejskiej kolei, stanowiąc punkt przesiadkowy dla kierunków północ-południe i wschód-zachód. Jego położenie powinno zostać odpowiednio wykorzystane, a pozycja i ranga na polskiej sieci kolejowej umożliwi planowanie dalszego rozwoju połączeń kolejowych przez węzeł po realizacji inwestycji infrastrukturalnych w samym mieście, regionie oraz na polskiej sieci kolejowej.

Literatura

1. Koziarski S.M., *Polska w systemie transportowym Unii Europejskiej. Inwestycje infrastrukturalne*, „Studia i Monografie”, Uniwersytet Opolski, Opole, nr 512, 2014.
2. Wojtkiewicz S., Bocheński T., *Rozwój przemysłu taboru kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 018, 32, nr 3 Czynniki rozwoju gospodarczego układów regionalnych i lokalnych (Conditions for economic development of regional and local systems), 2018.
3. *Plakatowy rozkład jazdy pociągów – Wrocław Główny – 2014/2015*, Portal Pasażera, <https://portalpasazera.pl/>, (dostęp: 10.09.2015).
4. *Historyczne zestawienia pociągów 2003 (15.12.2002 - 13.12.2003)*, VagonWeb, <https://www.vagonweb.cz/razeni/index.php?rok=2003> (dostęp: 17.09.2021).
5. *Międzynarodowy rozkład jazdy pociągów, 24.05.98–29.05.99*, Polskie Koleje Państwowe PKP, Kolejowa Oficyna Wydawnicza.
6. *Drezno, Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia*, Miasta Partnerskie, <https://bip.um.wroc.pl/artukul/428/11979/drezno>, (dostęp: 17.09.2021).
7. Rosik P., *Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim*, „Prace Geograficzne”, PAN IGiPZ, Warszawa, nr 233, 2012.
8. *Sieciowy rozkład jazdy pociągów 2006/2007*, PKP Przewozy Regionalne, Wydawnictwo WORK.
9. *Plakatowy rozkład jazdy pociągów – Wrocław Główny – 2015/2016*, Portal Pasażera, <https://portalpasazera.pl/>, (dostęp: 8.07.2016).
10. *Kulturzug nach Breslau (Wrocław)*, Towarzystwo Niemiecko-Polskie w Berlinie <https://www.dpgberlin.de/files/2016/flyer-kulturzug-2016.pdf?v=1>, (dostęp: 10.06.2016).
11. *Plakatowy rozkład jazdy pociągów – Wrocław Główny – 2016/2017*, Portal Pasażera, <https://portalpasazera.pl/>, (dostęp: 7.07.2017).
12. *Plakatowy rozkład jazdy pociągów – Wrocław Główny – 2017/2018*, Portal Pasażera, <https://portalpasazera.pl/>, (dostęp: 19.07.2018).
13. *Plakatowy rozkład jazdy pociągów – Wrocław Główny – 2018/2019*, Portal Pasażera, <https://portalpasazera.pl/>, (dostęp: 8.12.2018).
14. *Powiadomienie Leo Express Global a.s. o planowanych nowych międzynarodowych usługach pasażerskich na trasie Wrocław Główny – Praha hl.n. i w relacji powrotnej*, Urząd Transportu Kolejowego, <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/15072,Powiadomienie-Leo-Express-Global-as-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslug.html>, (dostęp: 17.09.2021).
15. *Od grudnia pojedzie EN Metropol Berlin – Wrocław – Budapeszt/ Wiedeń*, „Rynek Kolejowy”, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/od-grudnia-pojedzie-en-metropol-berlin--wroclaw--budapesztwieden-86785.html>, (dostęp: 26.04.2018).
16. *Wymiana pasażerska na stacjach*, Urząd Transportu Kolejowego, <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/17633,Przewozy-pasazerskie.html>, (dostęp: 17.09.2021).
17. Małysz M., *Potencjał polskich pociągów nocnych w połączeniach krajowych*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2021, nr 6.
18. *Rozkład jazdy pociągów*, PKP Informatyka, <https://rozklad-pkp.pl>.
19. *Regulamin sieci PKP PLK*, <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulamin/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20202021/>, (dostęp: 15.08.2021).
20. *Szwedzi chcą uruchomić nocne pociągi z Malmö do Kolonii*, „Rynek Kolejowy”, <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/szwedzi-chca-uruchomic-nocne-pociagi-z-malm-do-kolonii-95145.html>, (dostęp: 19.01.2020).
21. *Powiadomienie RegioJet a. s. o planowanych nowych międzynarodowych usługach pasażerskich na trasie Warszawa Wschodnia – Brenner-Brennero / Landeck-Zams – Warszawa Wschodnia*, <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/17698,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasaze.html>, (dostęp: 12.09.2021).
22. *Z Gdyni do Pragi pojedziemy pociągiem*, Gdynia.pl, <https://www.gdynia.pl/co-nowego,2774/z-gdyni-do-pragi-pojedziemy-pociagiem,558624>, (dostęp: 14.09.2021).
23. *RegioJet potwierdza. Trwają prace, aby w przyszłe wakacje wyruszyć z Polski do Chorwacji*, <https://www.nakolei.pl/regiojet-potwierdza-trwaja-prace-aby-w-przyszle-wakacje-wyruszy-z-polski-do-chorwacji/>, (dostęp: 10.09.2021).
24. Małysz M., Tomczak P., *Kolej pasażerska we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku – problemy i wyzwania*. „Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego” Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, nr 50, 2020.
25. Małysz M., *Nocne pociągi dalekobieżne w przestrzeni polski – zarys historyczny i perspektywy rozwoju*, „Prace Geograficzne”, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, nr 160, 2020.
26. *Nightjet-Netz Schweiz 2024: SBB und ÖBB wollen das Nachtzug-Angebot in Europa weiter ausbauen*, <https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/9/1509-1>, (dostęp: 15.09.2020).