

Analiza dostępności kolejowej do największych miejscowości turystycznych w polskich górach

Michał Grzegorek

Artykuł jest próbą analitycznego podejścia do rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 obowiązującego od grudnia 2013 roku. Rozkład analizowany jest pod kątem liczby połączeń, ich przestrzennego rozmieszczenia w Polsce południowej. Za pomocą naukowej metody izochron (metoda kartograficzna) poddano analizie czas przejazdu a tym samym jego atrakcyjność i konkurencyjność. Artykuł kończą wnioski na temat możliwości, perspektyw, mocnych i słabych stron rozwoju sieci komunikacyjnej transportu kolejowego w Polsce południowej pod kątem ich wykorzystania przez turystów udających się do największych kurortów położonych w Karpatach, Sudetach, Górach Świętokrzyskich.



mgr
Michał Grzegorek
Wykładowca Geografii
Turystycznej w Almacem
Wyższej Szkoły Ekono-
micznej w Warszawie
michalgrzegorek@yahoo.no

Relacja między turystyką a transportem funkcjonuje na zasadzie sprzężenia zwrotnego. Z jednej strony rozwój turystyki na danym obszarze przyczynia się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej tegoż terenu, do uatrakcyjnienia oferty przewozowej poprzez zwiększenie częstotliwości połączeń (szczególnie w okresach szczytów przewozowych w sezonie); z drugiej zaś strony transport i jego sieć przyczynia się do konkretnych decyzji pasażerów-turystów, wybierających przeważnie obszary lepiej skomunikowane, z łatwiejszą drogą dostępu. Sytuacja ta nabiera szczególnego znaczenia w przypadku wyjazdów turystycznych osób nie posiadających własnego środka transportu.

Niniejszy artykuł jest próbą analizy wpływu obecnej sieci połączeń kolejowych wprowadzonego w grudniu 2013 roku rozkładu jazdy na możliwość dotarcia do przestrzeni turystycznej południowej Polski. Jako region będący przedmiotem badań wybrano województwa południowej części kraju, jako te, które posiadają dostęp do obszarów położonych powyżej 500 m n.p.m., czyli do terenów górskich. Z powodu specyficznej lokalizacji trzech masywów górskich leżących w Polsce (Sudetów, Karpat i Gór Świętokrzyskich), wybrano tylko te województwa, które obejmują swą powierzchnią wymienione obszary górskie. Do badań zatem zakwalifikowały się województwa: dolnośląskie (masyw Sudetów), śląskie wraz z małopolskim i podkarpackim (Karpaty), wreszcie województwo świętokrzyskie (z racji bliskości Gór Świętokrzyskich). Zakres i wyniki prowadzonych w szerokim ujęciu badań pozwoliły umieścić w niniejszym artykule jedynie analizę dwóch województw,

które posiadają najrozleglejszy dostęp do najwyższych partii gór Sudetów i Karpat – dolnośląskiego i małopolskiego.

Wszystkie podane województwa posiadają sieć połączeń kolejowych umożliwiających dotarcie w tereny górskie. Najgęstsza sieć posiadają województwa: dolnośląskie i śląskie, co wynika z zaszczytu historycznych. Oba regiony należały przed pierwszą wojną światową do Prus, gdzie poziom rozwoju sieci kolejowej był największy. Województwa małopolskie i podkarpackie, leżące na terenie byłego zaboru austriackiego, charakteryzuje mniejsza gęstość sieci kolejowej, choć nie tak mała, jak w przypadku województwa świętokrzyskiego.

Województwo dolnośląskie

Region Dolnego Śląska prowadzi połączenia (licząc od zachodu) do Szklarskiej Poręby w części zachodniej Karkonoszy, do Lwówka Śląskiego – przedzierając się przez Góry Kaczawskie, do Wałbrzycha (łańcuch Gór Wałbrzyskich), przez Nową Rudę do Kłodzka (mijając obszar Gór Sowich), do Kudowy Zdroju (umożliwiając dojazd do Gór Stołowych i Orlickich), do Międzyzlesia (Góry Bystrzyckie) oraz do Kotliny Kłodzkiej przez miejscowość Bardo (Góry Bardzkie). Analizując dostępność do Sudetów w bardziej szczegółowym ujęciu łańcuchów górskich, należy zauważyć brak możliwości dojazdu koleją do Gór Izerskich (okolice Świeradowa Zdroju), do Gór Złotych (okolice Stronia Śląskiego i Łądko Zdroju) oraz do wschodniej części Karkonoszy (okolice Karpacza). Do wszystkich trzech wspomnianych obszarów, mimo wcześniej wybudowanych torów kolejowych, połączeń pasażerskich się nie prowadzi. Pierwsza linia – ze Świeradowa Zdroju do Gryfowa Śląskiego (zwana też Koleją Izerską) – umożliwiała dojazd do popularnego kurortu narciarskiego i uzdrowiska Świeradowa Zdroju. Linia była odnogą odchodzącą od trasy łączącej Jelenią Górę z Węglińcem i Zgorzelcem, przez co mogła być użytkowana jako linia regionalna sprzężona z połączeniami dalekobieżnymi do Wrocławia, Legnicy,

Zielonej Góry i Drezna. Planowano nawet przedłużenie linii do Szklarskiej Poręby. Ruch pasażerski na tej linii został jednak zawieszony w drugiej połowie lat 90-tych XX wieku.

Linia kolejowa z Kłodzka do Stronia Śląskiego przez Łądek Zdrój miała także duże znaczenie w rozwoju turystyki i dostępności do obszarów górskich. Prowadziła ona bezpośrednio do uzdrowiska i miejscowości narciarskiej usytuowanej w Górach Złotych – Łądko Zdroju, jak również do położonego na obrzeżach Masywu Śnieżnika Stronia Śląskiego. Linia docierała do otuliny Śnieżnickiego Parku Krajobrazowego, ułatwiając między innymi dojazd do Kletna, w którym znajduje się popularna w Sudetach i często odwiedzana Jaskinia Niedźwiedzia. Zawieszenie kursowania pociągów pasażerskich na tej linii nastąpiło stosunkowo niedawno, w 2004 roku.

Linia kolejowa z Jeleniej Góry do Karpacza była dobrą alternatywą dla rosnącego ruchu samochodowego pomiędzy Kotliną Jeleniogórską a najwyższą częścią Karkonoszy. Jej znaczenie dla rozwoju Karkonoszy było nieocenione, gdyż wraz z koleją prowadzącą do Szklarskiej Poręby była jedną z możliwości dotarcia do Karkonoskiego Parku Narodowego i jego przyrodniczych atrakcji. Wstrzymany a następnie zamknięty ruch pasażerski na początku XXI wieku spowodował ograniczenie dostępności kolejowej do tego obszaru, co wykorzystała sieć połączeń autobusowych i prywatnych przewoźników.

Wśród istniejących linii kolejowych doprowadzających pasażerów do terenów górskich województwa dolnośląskiego największe znaczenie ma 22-kilometrowy odcinek linii nr 311 z Jeleniej Góry do Harrachova przez Szklarską Porębę. Jego znaczenie w turystyce polega nie tylko na połączeniu transgranicznym, umożliwiającym połączenie Przedgórze Sudeckiego z czeską stroną Sudetów, lecz również na dotarciu do znanego kurortu narciarskiego położonego u podnóża Szrenicy – Szklarskiej Poręby. W mieście zlokalizowano aż trzy stacje kolejowe (Szklarska Poręba Górna, Środkowa i Dolna), co wymuszone zostało przez swoiste ukształtowanie rzeźby

terenu. Podróż z górnej stacji do Jeleniej Góry trwa obecnie 54 minuty. Stacja prowadzi 3 połączenia na dobę z miejscowościami czeskimi (wiadąc wysoko położoną trasą przez Jakuszyce – najwyższą umiejscowioną stację kolejową w Polsce (ok. 886 m n.p.m.). Ponadto realizowanych jest ze Szklarskiej Poręby Górnej 5 połączeń krajowych (do Jeleniej Góry, Wrocławia, Poznania i Olsztyna).

Z Jeleniej Góry można dostać się w region Gór Kaczawskich, nieco mniej popularnej części Sudetów. Pociągi kursują do miejscowości Lwówek Śląski (linia 283) wijąc się wzdłuż doliny rzeki Bóbr w parku krajobrazowym. Odcinek długości 32 km pociągi pokonują w 74 minuty. W ciągu doby przejeżdżają tędy 3 pary autobusów szynowych.

Położony w Górach Wałbrzyskich i otoczony dwoma parkami krajobrazowymi (Sudetów Wałbrzyskich oraz Książańskim) Wałbrzych, jest jedną z większych miejscowości województwa dolnośląskiego. Ponadto charakteryzuje go węzłowe połączenie skupiające linię z Jeleniej Góry, Wrocławia i Kłodzka. Ranga i wielkość miejscowości przekłada się na częstotliwość połączeń. Stacja Wałbrzych Główny utrzymuje połączenia z Wrocławiem (12 pociągów na dobę, w tym 5 kursujących dalej niż stolica Dolnego Śląska – do Poznania, Olsztyna, Katowic, 2 do Warszawy), z Jelenią Górą i Szklarską Porębą (w sumie 7 połączeń, z czego 4 Szklarskiej Poręby) oraz do Kłodzka (4 połączenia na dobę, w tym jedno dalej – do Kudowy Zdroju). Dobra dostępność komunikacyjna Wałbrzycha sprawia, że turystom nie posiadającym własnego środka transportu i udającym się koleją łatwiej skorzystać z oferty turystycznej regionu, na którą składają się między innymi: zamek w Książu oraz uzdrowisko Szczawno Zdrój. Istotne znaczenie w turystyce ma utrzymywanie połączeń pasażerskich na odnodze kolei z Wałbrzycha do Kłodzka przez Nową Rudę. Wśród najczęściej odwiedzanych walorów turystycznych usytuowanych wzdłuż tej linii wymienić należy kurort Jedlinę Zdrój oraz położone ok. 10 km od linii kolejowej Wambierzyce (z pielgrzymkową kalwarią). Obok Wambierzyc znajduje się Radków, który stanowi swego rodzaju wrota do rejonu Gór Stołowych. Sama linia z Wałbrzycha do Kłodzka, licząca ok. 51 km (78 minut jazdy), stanowić może atrakcję turystyczną. Na jej trasie wykuto 3 tunele i przeprowadzono wiele wiaduktów. Co ciekawe, zbudowana w latach 70-tych XIX wieku linia miała łączyć Berlin i Wiedeń.

Kolejna czynna linia kolejowa doprowadzająca turystów w góry w województwie dolnośląskim, będąca przedmiotem analizy, łączy Kłodzko z Kudową Zdrój. Linię otwarto po gruntownej modernizacji w grudniu 2013 roku, kiedy to po trzyletniej przerwie wzno-

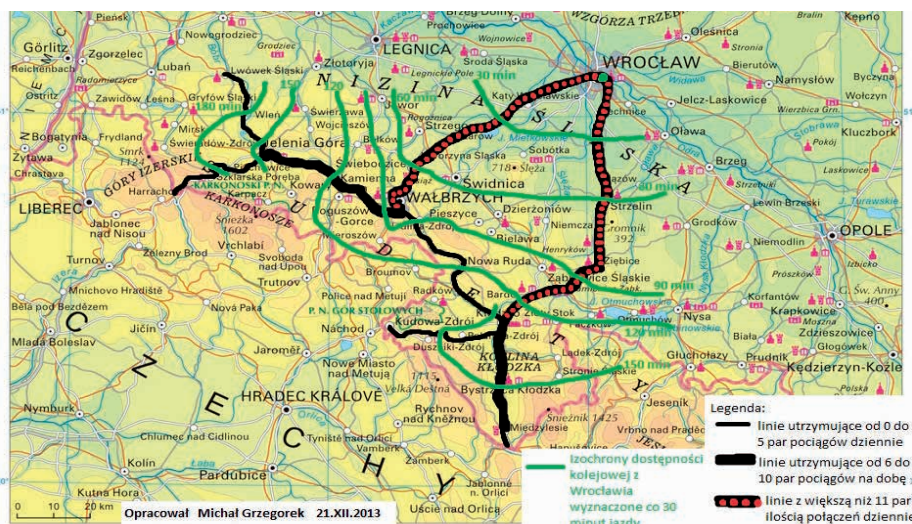
wiono kursowanie pociągów. Obecnie linię przemierzają dziennie 4 pary pociągów do i z Kudowy Zdroju. Trasę o długości nieco ponad 40 km szynobusy pokonują w 70 minut. Ponadto uruchomiono połączenie Legnicy z Polanicą Zdrój. Znaczenie turystyczne trasy wynika z usytuowania na jej linii aż 3 miejscowości z tzw. Zespołu Uzdrawisk Kłodzkich (Kudowa Zdr., Duszniki Zdr., i Polanica Zdr.). Region ten obfituje w imprezy kulturalne (festiwale moniuszkowskie w Kudowie i chopinowskie w Dusznikach), walory kulturowe (m.in. Muzeum Papiernictwa w Dusznikach Zdr., Kaplica Czaszek w Kudowie Czerwnej) oraz walory przyrodnicze (Kudowa jako baza wypadowa w Góry Stołowe, Duszniki – w Góry Orlickie). Rangę turystyczną trasy podnosi istnienie w pobliżu Dusznik znanego ośrodka narciarskiego – Zieleńca.

Z Kłodzka do Międzyzlesia przez Bystrycę Kłodzką prowadzi 36-kilometrowy odcinek linii kolejowej łączącej Wrocław z czeską stacją Lichkov. Tenże fragment wykorzystywany jest głównie do połączeń Kotliny Kłodzkiej z południowymi sąsiadami Polski. Świadczy o tym liczba połączeń – realizowanych jest dziennie 7 przejazdów pociągów, w tym jedynie dwa krajowe do Międzyzlesia (42 minuty jazdy). Pozostałe pozwalają dojechać do czeskich miejscowości Usti nad Orlici (3 połączenia), do Letohradu (1) oraz Lichkova (1). Trasa przyczynia się do łatwiejszej dostępności Gór Bystrzyckich i położonych w ich podnóża miejscowości takich jak Bystrzyca Kłodzka i Długopole Zdrój.

W Górach Bardzkich położone jest miasto Bardo. Jego tranzytowa lokalizacja na linii łączącej Wrocław z Kłodzkiem powoduje, że utrzymywane są tu połączenia kolejowe. W ciągu doby odjeżdża ze stacji Bardo Śląskie 29 pociągów, w tym 15 w stronę Kłodzka i dalej Kudowy lub Lichkova oraz 14 w stronę Wrocławia lub Legnicy. Podróż pociągiem do Wrocławia zajmuje 113 minut (84 km), do Kłodzka jedynie 10 minut (11 km).

Biorąc pod uwagę analizę prędkości na szlaku, najszybszą z badanych linii jest fragment pomiędzy Wrocławiem a Międzyzlesiem. W zasadzie można wyróżnić 3 jego odcinki: Wrocław-Bardo z prędkością sięgającą 45 km/godz., Bardo-Kłodzko (odpowiednio 66 km/godz.) i Kłodzko-Międzyzlesie (51 km/godz.). Prędkość na drugim z tych odcinków jest wyższa z racji jego niewielkiej długości i braku stacji, na których postój wliczany jest do średniej prędkości. Podczas badań uwzględniano jeden typ pociągów – osobowych, gdyż nie na wszystkich liniach kursują pociągi dalekobieżne. Nieco więcej czasu zajmuje przejechanie tej samej ilości kilometrów w Górach Stołowych i Sowich. Z Kłodzka do Kudowy Zdroju pociąg jedzie ze średnią prędkością 34 km/godz., natomiast z Kłodzka do Wałbrzycha – 39 km/godz. Znacznie wolniejsze linie znajdują się w wyższych partiach Sudetów, bliżej Karkonoszy. Jelenią Górę z Lwówkiem Śląskim łączy trasa przemierzana z prędkością 26 km/godz., natomiast ze Szklarską Porębą i Harrachovem – zaledwie 24 km/godz.

Ilustracja nr 1 ukazuje dostępność kolejową Sudetów dla mieszkańców Wrocławia. Analizując sieć połączeń wyraźnie widać podział na linie główne – o dużej częstotliwości połączeń oraz linie boczne – z mniejszym natężeniem ruchu. Dwie najważniejsze linie kolejowe łączące Sudety ze stolicą Dolnego Śląska prowadzą przez Wałbrzych do Jeleniej Góry oraz przez Bardo i Kłodzko do Międzyzlesia. Dają one możliwość dotarcia w czasie do ok. 180 minut w wyższe partie Sudetów. W sieci zaznacza się układ koncentryczny, skupiony jak w soczewce we Wrocławiu. Na ilustracji widać także swego rodzaju łącznik spajający Wałbrzych z Kłodzkiem, pozwalający przemieszczać się pomiędzy zachodnią i wschodnią częścią Sudetów bez konieczności przejazdu przez centrum regionu. W przyszłości do rozwoju turystycznego Kotliny Kłodzkiej mogłoby przyczynić się reaktywowanie przewozów



1. Dostępność kolejowa z Wrocławia w Sudety. Źródło: opracowanie własne

do Stronia Śląskiego przez Łądek Zdrój, co w połączeniu z dobrą dostępnością kolejową Kłodzka (zarówno od strony Wrocławia jak i od południa od strony Czech), mogłoby ożywić gospodarczo tę część powiatu kłodzkiego. Także wznowienie działalności przewozowej pomiędzy Jelenią Górą a Karpaczem znacznie ułatwiłoby dojazd w najwyższe partie Karkonoszy i odciążałoby równoległe linie drogowe. Autor artykułu postuluje również za rozpoczęciem robót kolejowych prowadzących do połączenia zaledwie kilkukilometrowymi odcinkami linii kolejowych Polski i Czech, w szczególności w dwóch przypadkach – pomiędzy Nową Rudą a Broumovem oraz Kudową Zdrojem a Nachodem. Oba odcinki usprawniłyby komunikację międzynarodową i przejazdy na obie strony Gór Stołowych, które są ważnym regionem turystycznym. Ich ranga ujawniła się podczas nadania temu obszarowi statusu parku narodowego. Ponadto polscy turyści dzięki takim połączeniom mieliby łatwiejszy dostęp do licznie odwiedzanego obszaru tzw. Skalnego Miasta w miejscowości Adršpach. Temu również pomogłoby gruntowny remont i uruchomienie połączeń pasażerskich pomiędzy Wałbrzychem a Mezimesti (przez Mieroszów).

Województwo małopolskie

Sytuacja w województwie małopolskim jest podobna jak w dolnośląskim. Część linii nie prowadzi już przewozów pasażerskich, tym samym ograniczając dostępność komunikacyjną do tychże rejonów. Są to 3 trasy wytyczone równoleżnikowo i stanowiące niejako łączniki o znaczeniu regionalnym. Pierwsza trasa prowadzi z Żywca do Suchej Beskidzkiej. Jej funkcjonowanie umożliwiłoby połączenie trasy Katowice-Żywiec-Zwardoń z linią Kraków-Sucha Beskidzka-Zakopane. Tory kolejowe prowadzą przez obszar Beskidu Makowskiego, położonego między Beskidem Małym i Żywieckim. Uruchomienie przewozów znacznie ułatwiłoby komunikację na Podbeskidziu, spajając dwie trasy prowadzące w góry (w Beskid Żywiecki i Tatry) umożliwiłoby łatwiejsze przemieszczanie się między obszarami uprawiania turystyki górskiej pieszej i narciarskiej. Pociągi przejeżdżające przez przystanek Jeleśnia znajdowałyby się zaledwie kilka kilometrów od Korbiewy, słynącego z zimowej stacji narciarskiej i popularnej góry Piłsko położonej w Żywieckim Parku Krajobrazowym.

Nieczynna linia kolejowa nr 104 prowadząca z Rabki do Nowego Sącza spełniałaby podobną funkcję. Dzięki jej funkcjonowaniu łatwiejsze stałoby się poruszanie w południowej części województwa małopolskiego, np. z Zakopanego lub Nowego Targu w stronę Nowego Sącza. Zbudowana jeszcze w latach



2. Stacja kolejowa w Chabówce. Źródło: zbiory własne

80-tych XIX wieku linia prowadzi przez urokliwe miejscowości Beskidu Wyspowego: Limanowę i Mszanę Dolną, których znaczenie spadło po zamknięciu ruchu pasażerskiego. Okazjonalnie jej fragmenty wykorzystywane są przez parowozy na co dzień będące eksponatami Skansenu w Chabówce.

Podobny los dzieli linia z miejscowości Stróż koło Nowego Sącza do Jasła. Ułatwiała ona dostęp do północnej części Beskidu Niskiego, a dzięki odnodze do Gorlic – dotarcie do bazy wypadowej w ten łańcuch górski. Linia była skrótem kolejowym dla mieszkańców Nowego Sącza chcących dotrzeć do Rzeszowa czy Krosna.

Wśród istniejących linii kolejowych prowadzących w województwie małopolskim w rejonie górskie wyróżnić można tory zbudowane w 1899 roku a od 1975 roku ostatecznie w całości zelektryfikowane i łączące Kraków z Zakopanem. Drugą linią o dużym znaczeniu turystycznym jest trasa Tarnów – Krynica.

Znaczenie turystyczne linii do Zakopanego pozwala umieścić ją wśród kilku najważniejszych na terenie Polski. Prowadząca przez Kalwarię Zebrzydowską z wpisaniem na listę UNESCO sanktuarium pasyjno-maryjnym, przez Suchą Beskidzką jako główną bazą wypadową do Zawoi i w pasmo Babiej Góry, Chabówkę ze Skansenem Kolejnictwa i odnogą do uzdrowska dziecięcego w Rabce Zdroju, przez Nowy Targ jako stolicę Podhala skomunikowaną drogami z Orawą, Spiszem i Pieninami – trasę można by nazwać turystyczną osią Małopolski. Oś ta spaja Kraków i Zakopane, które są jednymi z najczęściej odwiedzanych miast Polski. Ze stolicy Małopolski w Tatry kursuje dziennie 15 pociągów, linią porusza się ponadto jeden pociąg o skróconej relacji – z Krakowa do Suchej Beskidzkiej. Całą trasę pociąg osobowy oraz TLK pokonuje przez 230-240 minut, ekspres – przez ok. 180 minut. Pociągi dalekobieżne zatrzymują się za Krakowem w: Kalwarii

Łanckoronie, Suchej Beskidzkiej, Makowie Podhalańskim, Chabówce i Nowym Targu. Na niską prędkość przejazdu 144-kilometrowej trasy wpływa przede wszystkim rzeźba terenu, pospiesznie wybudowana linia kolejowa z licznymi zakrętami i koniecznością dwukrotnej zmiany kierunku jazdy pociągu (w Suchej Beskidzkiej i Chabówce).

Także trasa z Tarnowa przez Nowy Sącz do Krynicy pełni istotną rolę w utrzymaniu dostępności kolejowej do walorów turystycznych regionu. Umożliwia ona dotarcie do Ciężkowicko-Roznowskiego Parku Krajobrazowego, do Nowego i Starego Sącza, z których można przesiąść się w autobus w Pieniny (do Szczawnicy i Krościenka nad Dunajcem), a przede wszystkim pozwala eksplorować turystycznie pasmo gór Beskidu Sądeckiego i Popradzkiego Parku Krajobrazowego (w miejscowościach takich jak: Rytry, Piwniczna, Łomnica Zdrój, Wierchomla, Żegiestów Zdrój, Muszyna i Krynica). Linia wiję się licznymi zakrętami wzdłuż zakoli rzeki Poprad, tworząc dodatkową atrakcję krajobrazową. Z Tarnowa w kierunku Beskidu Sądeckiego wyrusza dziennie 8 pociągów, w tym 4 kończą trasę w Nowym Sączu, 4 dojeżdżają do Krynicy (3 z nich to pociągi osobowe, jeden pociąg – TLK). Drogę żelazną liczącą nieco ponad 140 km pociągi przemierzają w ok. 221 minut. Podczas podróży na stacji w Muszynie następuje zmiana kierunku jazdy pociągu i związany z tym manewr przeczepiania lokomotywy. Z Muszyny prowadzi odnoga kolei w kierunku południowym, przez Leluchów do słowackiej miejscowości Plaveč. Brak połączeń pasażerskich uniemożliwia turystom wypoczywającym np. w Krynicy dotarcie do pobliskiej Starej Lubowni po stronie słowackiej (słynącej z zamku), bądź dalej w Wysokie Tatry od strony południowej.

Średnia prędkość, jaką rozwijają pociągi



3. Stacja Rytko między Nowym Sączem a Krynicią. Źródło: zbiory własne

osobowe na trasie z Krakowa do Zakopanego sięga 36 km/godz., natomiast pomiędzy Tarnowem a Krynicią dochodzi do 38 km/godz.

Na ilustracji nr 4 zamieszczono schematyczną mapę linii kolejowych prowadzących z Krakowa i Tarnowa w góry, na której wyrysowano linie dostępności czasowej z tych miast.

Analizując mapę nasuwa się wniosek, iż obie linie (Kraków-Zakopane oraz Tarnów-Krynica) mają podobny czas przejazdu, wynoszący powyżej 210 minut, w obu przypadkach zaznaczają się wolniejsze odcinki, których przemierzenie zajmuje więcej czasu z uwagi na ukształtowanie terenu, stan torowiska lub liczbę zakrętów i ograniczeń prędkości. Najdłuższym pokonywanym odcinkiem na linii „zakopiańskiej” jest fragment od Suchoj Beskidzkiej do Nowego Targu. Na tym etapie podróży pasażerowie poddawani są dwukrotnej zmianie kierunku jazdy (w Suchoj Beskidzkiej i Chabówce), co znacznie wydłuża czas podróży. Budowa krótkich łączników pozwalających pominąć te stacje mogłaby przyczynić się do skrócenia czasu przejazdu pociągu na całej trasie nawet o 40 minut. Takie rozwiązanie jednakże przyczyniłoby się do pominięcia na trasie ważnych stacji pozwalających dotrzeć w rozmaite części Karpat (z Suchoj Beskidzkiej turyści przedostają się w Beskid Żywiecki i Makowski, z Chabówki – w Gorce). Rozpatrywana jest także budowa łącznika w Krakowie Krzemionkach pozwalająca na uniknięcie przeczepiania lokomotywy w Krakowie Płaszowie [1]. Prace mogą nabrać tempa w kontekście rozbudowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej dla regionu krakowskiego oraz zgłoszonej kandydatury stolicy Małopolski na organizatora-

gospodarza zimowych igrzysk olimpijskich w 2022 roku. Pewną alternatywą dla obu analizowanych linii prowadzących z centrum Małopolski w góry byłoby wybudowanie odcinka łączącego Podłęże koło Krakowa z miejscowością Piekiełko położoną pomiędzy Nowym Sączem a Chabówką. Po pierwsze – znacznie skróciłoby ono czas przejazdu z Krakowa do Zakopanego, pozwalając na ominięcie wolnego odcinka przebiegającego się przez Beskid Makowski, po drugie – doprowadziłoby do szybszego skomunikowania Krakowa z Nowym Sączem i Krynicią, po trzecie zaś – przyczyniłoby się do wznowienia ruchu na linii Nowy Sącz-Chabówka, która powróciłaby do roli łącznika podkarpackiego spajającego zachodnią i wschodnią część podgórskiej Małopolski. Jak wynika z doniesień prasowych, wariant ten nie jest jeszcze brany pod uwagę w najbliższych planach [2].

Analiza izochron wskazuje na wolniejszy odcinek także na linii „krynickiej”. Jest nim fragment prowadzący wzdłuż rzeki Poprad. Z racji licznych zakoli rzeki, jej przełomu, zbliżających się często wyższych form terenu do brzegu rzeczno, konstruktorom tegoż odcinka nie pozostało wiele możliwości wyboru trajektorii kolei. Z jednej strony jest to ograniczenie skutecznie skracające czas przejazdu, z drugiej strony może być ono traktowane jako naturalny element wzbogacający krajobraz trasy, podnoszący jej walory poznawcze. Różnorodność form krajobrazowych od lasów i łąk śródgórskich, poprzez tunele i mosty, zakola rzeki Poprad w niektórych miejscach znacznie zbliżającej się do linii kolejowej (odległość kilku metrów), aż po zróżnicowanie pionowe

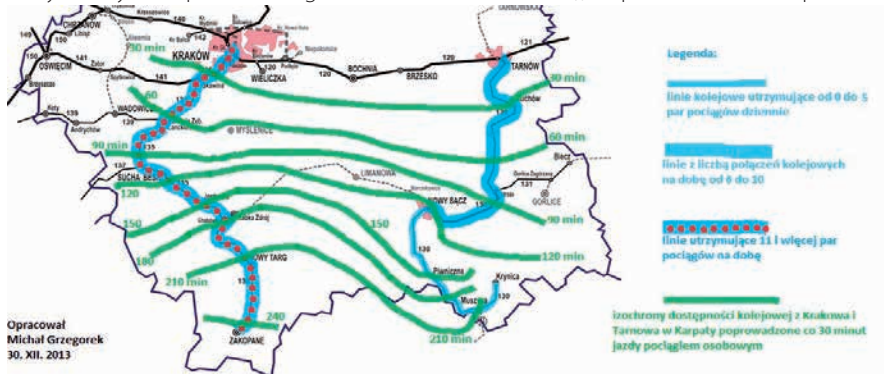
(pagórki i szczyty) powoduje, że linia mogłaby być wykorzystywana np. w sezonie ruchu turystycznego do pokazowych przejazdów kolejowych. Wykorzystanie parowozów ze skansenu kolejowego w Chabówce w połączeniu z zabytkowym taborem i niewątpliwymi walorami linii kolejowej w Dolinie Popradu mogłoby stanowić swego rodzaju produkt turystyczny regionu Małopolski.

Podsumowanie

Reasumując warto zwrócić uwagę na szczególną rolę dostępności kolejowej w tereny górskie, która umożliwiła dotarcie masowej turystyce do często atrakcyjnych obszarów południowej Polski. Niniejsza analiza wskazuje na wiele działań, których podjęcie usprawniłoby komunikację z wielkimi miastami w regionie Sudetów i Karpat. Niewątpliwie istotnym kierunkiem jest poprawa jakości linii kolejowych poprzez ich modernizację, co pozwala na zwiększenie prędkości i konkurencyjność z ruchem samochodowym. Drugim kierunkiem działań winno być uruchamianie połączeń (np. turystycznych) na liniach nieczynnych, badanie zapotrzebowania na połączenia regionalne wśród mieszkańców regionu i dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb lokalnych społeczności. Trzecim kierunkiem działań zdają się być wreszcie plany perspektywiczne rozbudowy sieci kolejowej, dobudowy łączników, nowych tuneli i mostów ułatwiających i skracających przeprawę na drugą stronę łańcucha górskiego, współpraca transgraniczna doprowadzająca do przywrócenia drożności połączeń między oboma stronami Sudetów i Karpat. Należy mieć nadzieję, że owe działania zostaną w najbliższej przyszłości przeprowadzone. Rozwój transportu kolejowego w regionach podgórskich to nie tylko powrót do tradycji, nie tylko usprawnienie ruchu pasażerskiego, wzbogacenie krajobrazu w nowe elementy przestrzeni, lecz również budowanie alternatywy dla rosnącego ruchu drogowego wzmoczonego i przeciążonego w szczególności w okresach świąteczno-wakacyjnych, inwestycja w nowe miejsca pracy w sektorze turystyki, na którą transport nieustannie wpływa. ◀

Literatura

- [1] www.rynek-kolejowy.pl/49550/pkp_plk_planuja_modernizacje_linii_kolejowych_do_zakopanego.htm, 30 XII 2013 r.
- [2] www.gazetakrakowska.pl/artukul/893059,koniec-marzen-o-szybkiej-kolei-z-krakowa-do-zakopanego,id.t.html?cookie=1, 30 XII 2013 r.
- [3] www.bazakolejowa.pl/, 21 XII 2013 r.
- [4] www.rozklad-pkp.pl/bin/query.exe/pn?, 21 i 30 XII 2013 r.



4. Dostępność kolejowa z Krakowa i Tarnowa w Karpaty. Źródło: opracowanie własne