

PRACE GEOGRAFICZNE

zeszyt 160, 2020, 53–73

doi: 10.4467/20833113PG.20.003.12261

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

Komisja Geograficzna, Polska Akademia Umiejętności

Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego

NOCNE POCIĄGI DALEKOBIEŻNE W PRZESTRZENI POLSKI – ZARYS HISTORYCZNY I PERSPEKTYWY ROZWOJU

Michał Małysz

Long-distance night trains in the Polish space – a historical outline and perspectives for development

Abstract: The passenger rail transport in Poland lets us travel between regions faster every year. But in the first years of the twenty-first century the only way to travel from, for example, the Tatra Mountains to the Baltic coast, was travelling by night train. They were run on long, cross-city routes. Despite a long time of journey, they were still popular, especially in tourism. As a result of investments in Polish railways, the number of fast daily trains has significantly increased, taking some potential passengers of the night trains. On the other hand, there are still some regions located on the peripheries, which demand night trains to have long-distance connections with other Polish regions. The future of those trains in Poland is not clear. Recently a trend of internationalization of night trains has been observed. For example, in the summer of 2020 new night trains connecting Czechia and Polish Baltic resorts are planned to be run. The topic of the future of night trains in Poland, compared to the past, should be well deliberated and planned to maintain high efficiency of rail transport. The aim of this paper is to discuss the past and the potential future of night trains in Poland. Furthermore an author's formula estimating the demand in trains is presented in order to define the efficiency of night trains compared to the day trains.

Keywords: night trains, rail transport, Polish State Railways

Zarys treści: Pociągi dalekobieżne w Polsce z roku na rok pozwalają na coraz szybsze podróże międzyregionalne. W pierwszych latach XXI w. jedynym sposobem sprawnego dojazdu

np. z Tatr na polskie wybrzeże była jazda nocnym pociągiem. Takie połączenia w Polsce obsługiwały bardzo długie trasy przebiegające nieraz przez cały kraj. Przez lata pasażerowie chętnie wybierali je jako efektywny środek transportu w podróży turystycznych. Dzięki inwestycjom infrastrukturalnym wzrosła jednak liczba szybkich, dziennych pociągów, które przejęły część potencjalnych pasażerów połączeń nocnych. Z drugiej strony peryferyjnie położone regiony wciąż potrzebują nocnych połączeń zapewniających skomunikowanie z innymi regionami Polski. Przyszłość tego typu pociągów nie jest jednak jasna. Pojawia się nowy trend, jakim jest umiędzynarodawianie pociągów nocnych, m.in. poprzez nowe połączenia z Czech pozwalające dojechać nocą do polskich kurortów nadmorskich. Istotne jest więc, by kierunki rozwoju nocnych połączeń kolejowych w Polsce były dobrze przemyślane i zaplanowane tak, aby ten rodzaj transportu mógł wciąż być konkurencyjny i efektywny. Ogólnym celem tej pracy jest przedstawienie rysu historycznego oraz wizji przyszłości nocnych połączeń kolejowych w Polsce. Ponadto w artykule zaproponowany został autorski wskaźnik PP określający wielkość potoków pasażerskich w danych pociągach i pozwalający m.in. na określenie efektywności nocnych połączeń kolejowych w porównaniu z połączeniami dziennymi.

Słowa kluczowe: pociągi nocne, transport kolejowy, PKP

Wstęp

Nocne pociągi były przez wiele lat bardzo chętnie wykorzystywane w podróży międzyregionalnych w Polsce. Do ich zalet należała m.in. możliwość odpoczynku w wagonie sypialnym lub kuzetce w dalekiej drodze, np. znad Bałtyku w góry. Podróż nocą, mimo że trwała nieraz kilkanaście godzin, pozwalała zaoszczędzić czas w ciągu dnia, który mógł być przeznaczony na załatwienie różnych spraw już w miejscu docelowym. Jednak w drugiej dekadzie XXI w. nastąpił dynamiczny rozwój połączeń dziennych umożliwiających w coraz to krótszym czasie pokonywać setki kilometrów między odległymi od siebie regionami. Pojawiły się tanie połączenia poranne i dzienne pozwalające szybko przedostać się np. z Podlasia na Dolny Śląsk lub z Górnego Śląska na Pomorze Gdańskie. Nocne pociągi wciąż pełnią jednak istotną rolę w przewozach pasażerów, m.in. do sanatoriów nadmorskich i górskich. Istotne jest wobec tego przesledzenie zmian dotyczących nocnych połączeń kolejowych w Polsce, jak i wyznaczenie konkretnej roli pociągów nocnych w rozkładach jazdy w kolejnych latach, opartej na maksymalizacji efektywności przewozów.

Cel i metody badań

Celem tej pracy jest przedstawienie zmian oferty kolejowych połączeń nocnych w Polsce oraz określenie kierunków jej dalszego rozwoju, biorąc pod uwagę wszelkie przesłanki wynikające z planów, inwestycji, współpracy międzynarodowej oraz poziomu dostępności transportowej polskich regionów. Zasadniczo okres analizy

obejmuje nocne połączenia kolejowe uruchamiane przez PKP Intercity w ramach rozkładów jazdy od edycji 2008/2009 do 2019/2020, z odwołaniem do niektórych połączeń uruchamianych we wcześniejszych latach, szczególnie międzynarodowych. Do wykorzystanych metod badań należy zaliczyć analizę Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów (SRJP) i zestawień składów pociągów (VagonWeb), jak i publikacji naukowych nawiązujących do tematyki organizacji połączeń kolejowych w Polsce oraz dostępnych dokumentów planistycznych i danych dotyczących frekwencji w pociągach, publikowanych na stronie internetowej PKP Intercity (*Prognoza frekwencji w pociągach*). Ponadto w pracy zawarte są wizualizacje kartograficzne przedstawiające zasięg nocnych połączeń kolejowych w Polsce na początku i na końcu analizowanego okresu. Zagadnienie dotyczące frekwencji w pociągach jest opisane przy pomocy autorskiej formuły pozwalającej określić potencjał potoków na podstawie popytu i podaży taboru, tj. wskaźnika potencjału przewozowego PP. Wnioski dotyczące przyszłości są natomiast syntetycznym podsumowaniem planów przewoźników oraz zauważanych trendów w ostatnich edycjach rozkładów jazdy.

Polskie pociągi nocne na przełomie XX i XXI w.

Unia Europejska w opracowaniu Departamentu Tematycznego ds. Polityki Strukturalnej i Polityki Spójności z 2007 r. (*Research for TRAN Committee...*) dzieli pociągi nocne na cztery kategorie: typowo nocne – potrzebujące 10 godzin na przejechanie trasy, wieczorno-poranne – do 16 godzin jazdy, całodzienne – do 24 godzin jazdy oraz kilkudniowe, które potrzebują ponad 36 godzin na dojazd do stacji docelowej. W Polsce pociągi nocne zazwyczaj są kojarzone z kategorią połączeń wieczorno-porannych, które rozpoczynały jazdę np. o 18:00 w Przemyślu i kończyły bieg np. około 11:00 w Kołobrzegu. Przy okazji pełnią one rolę ostatniego dziennego pociągu w początkowej fazie trasy, a pod jej koniec pierwszego pociągu w ciągu dnia, który zapewniał np. dojazd do pracy do centralnego ośrodka regionu. Zdarzały się jednak przypadki, że podróż trwała niemal 24 godziny (np. na trasie Przemyśl–Świnoujście), jak i około 10 godzin (np. na trasie Zakopane–Warszawa). W portalu Silesia Info Transport wspomniano, że wśród połączeń krajowych już od lat 50. XX w. popularnym połączeniem nocnym był pociąg relacji Przemyśl–Szczecin, noszący od lat 90. handlową nazwę Przemyślanin i przez wiele lat przemierzający nocą odległość wynoszącą niemal 1000 km.

Dzięki nocnym pociągom można było również dojechać do wielu miast Europy. Do najdłuższych relacji pociągów nocnych z Polski należy zaliczyć m.in. kursujące w latach 70. i 80. XX w. wagony bezpośrednie z Warszawy do: Paryża, Hoek van Holland, Splitu, Belgradu, a także z Krakowa do Memmingen, z Wrocławia do Mangalii i ze Szczecina do Warny. W późniejszym czasie istniały także połączenia z Warszawy do Rzymu i do Brukseli, ze Szczecina do Burgas oraz ze Świnoujścia do

Budapesztu. Wiele polskich miast miało połączenia międzynarodowe, na które składały się wspomniane wagony bezpośrednie. Sytuacja zaczęła się jednak zmieniać pod koniec XX w., kiedy to transport kolejowy w Polsce znalazł się w kryzysie wskutek zaniedbań infrastrukturalnych, rosnącej popularności transportu indywidualnego oraz problemów finansowych spowodowanych brakiem należytego dofinansowania tej gałęzi transportu (Taylor 2007).

Badania nad nocnymi połączeniami kolejowymi w Polsce zazwyczaj sprowadzały się do obserwacji i analiz zmian w rozkładach jazdy i organizacji przewozów. Wśród polskich prac związanych z tą tematyką należy wymienić analizy: Massela (2003), Trammera (2008) oraz Wolańskiego (2008). W Europie Zachodniej często do określenia pociągu zestawionego z wagonów sypialnych o wysokim standardzie używano terminu „pociąg hotelowy”. Pierwszym takim pociągiem w Polsce był pociąg Tetmajer łączący od 1996 r. Zakopane i Gdynię (Massel 2003). Następnie pociągi tego rodzaju uruchamiano m.in. na trasach: Warszawa–Świnoujście, Kraków–Świnoujście i Kraków–Kołobrzeg. Łączyły więc one nadmorskie kurorty z miastami południowej Polski bądź z Warszawą. W 1999 r. tuż przed rozpoczęciem restrukturyzacji PKP uruchamiano w sumie około 60 nocnych par pociągów nocnych. Takie połączenia obsługiwały przede wszystkim miejscowości nadmorskie i górskie oraz te o ograniczonej dostępności przestrzennej, np. na Suwalszczyźnie lub Roztoczu, a dokładne trasy pociągów obrazują poszczególne edycje SRJP.

Massel (2003) podkreśla, że polskie pociągi nocne nie zawsze spełniały standardy pociągów hotelowych znanych z krajów Europy Zachodniej, choć teoretycznie zestawiano je z licznymi wagonami z miejscami do leżenia. W niektóre składy włączane były autokuszetki, czyli wagony pozwalające na przewóz samochodów. Uruchamiano je m.in. w pociągach jadących z Krakowa do Gdyni, z Warszawy do Trzebiatowa lub ze Szczecina do Katowic (Wolański 2008). Można przypuszczać, że pociągi nocne na tych trasach były chętnie wykorzystywane przez podróżnych jako środek transportu między polskim wybrzeżem oraz stolicą i południem Polski. Pozwalał on również na bezpieczny przewóz swojego samochodu i uniknięcie długotrwałej jazdy wąskimi drogami krajowymi. Należy zauważyć, że ówczesna siatka dróg szybkiego ruchu w Polsce była bardzo ograniczona. Wolański (2008) pisze, że liczba autokuszetek wykorzystywanych przez PKP sięgała kilkudziesięciu wagonów i istniały plany jej zwiększenia, choć cena za przewóz samochodu na odległość 500 km wynosiła dwukrotność ceny biletu na pociąg ekspresowy. Przykładowo w Niemczech podróż pociągiem Autozug z własnym samochodem była możliwa za 99 euro (Gądek-Hawlena, Żabińska 2017). Ostatecznie, według portalu Silesia Info Transport, po 2005 r. zaprzestano włączania autokuszetek do nocnych pociągów.

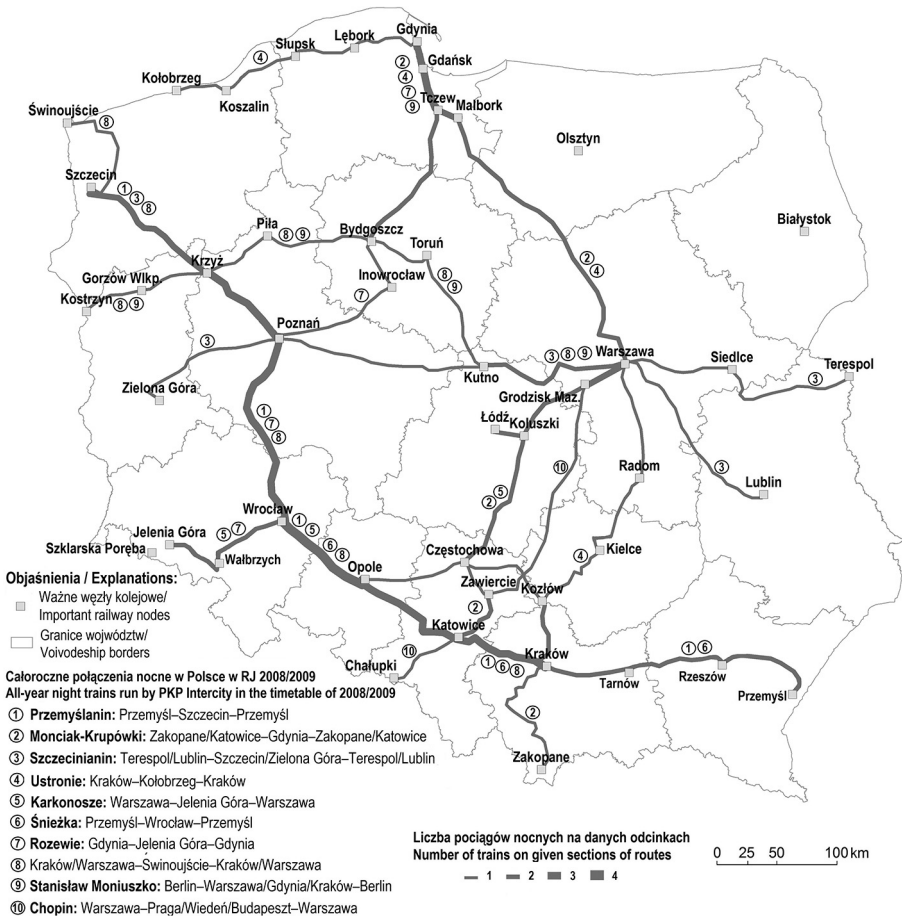
Od 2002 r. pociągi hotelowe uruchamiane przez spółkę PKP Intercity określano jako kategorię „Nocny Express” (NEx). W rozkładzie jazdy odróżniały się one od pociągów pośpiesznych PKP Przewozy Regionalne (PKP PR) składem zestawionym

tylko z wagonów sypialnych oraz z miejscami do leżenia (kuszetek) obsługiwanych przez WARS. Według danych ze strony VagonWeb, w niektóre składy włączane były także wagony restauracyjne bądź bagażowe, toteż jeden skład był zestawiany nawet z piętnastu wagonów. Zdarzały się sytuacje, kiedy na trasach o ograniczonej przepustowości pociągi NEx i pośpieszne PKP PR były ze sobą łączone, mimo że teoretycznie uruchamiali je różni przewoźnicy. W następnych latach pojawiły się promocje związane z możliwością tańszego przejazdu w kuszecie. Wolański (2008) przytacza także zabiegi związane z poprawą poziomu bezpieczeństwa w pociągach NEx poprzez zestawianie ich z wagonów bezprzedziałowych przebudowanych z kuszetek. Autor zwraca uwagę na ważną rolę pociągów NEx na trasach: Warszawa–Świnoujście, Gdynia–Zakopane i Warszawa–Jelenia Góra. Niemniej jednak we wspomnianej pracy Massela (2003) przedstawione zostały dość krytyczne opinie dotyczące pociągów tej kategorii, które głównie dotyczyły bardzo długiego, nawet jak na noc, czasu podróży. Mimo wszystko pociągi nocne w pierwszych latach XXI w. cieszyły się wysoką frekwencją. Konkurencji nie stanowiły dla nich nawet równoległe dzienne połączenia o podobnych relacjach (Trammer 2008). Jednym z czynników decydujących o przewadze pociągów nocnych nad dziennymi był stale wydłużający się czas przejazdu na wielu trasach wynikający z zaniedbań infrastrukturalnych i zniechęcający do czasochłonnnych podróży w ciągu dnia. W przypadku połączeń między najważniejszymi miastami Polski południowej oraz Bydgoszczą i Gdańskiem czas jazdy w latach 2000–2010 wydłużył się niemal dwukrotnie (Rosik, Kowalczyk 2015). Ponieważ pociągi dzienne mają zazwyczaj za zadanie jak najszybciej pokonywać daną trasę, ich konkurencyjność w obliczu coraz gorszego stanu infrastruktury istotnie się zmniejszyła. To natomiast spowodowało większe zainteresowanie pociągami nocnymi, które do przejechania zakładanego dystansu mogą wykorzystywać nie tylko godziny nocne, ale i porę wieczorną i poranną, mając pewne rezerwy czasowe na obsługę większej liczby miejscowości.

Zarys nocnych połączeń kolejowych w Polsce po 2008 r.

Historia pociągów nocnych drugiej dekady XXI w. jest konsekwencją wydarzeń z końca 2008 r., kiedy to nastąpiło przejście wszystkich pociągów pośpiesznych przez PKP Intercity. Z dniem 1 grudnia 2008 r. przewoźnik ten stał się jedynym operatorem połączeń nocnych. Po zmianach w strukturze przewozów pasażerskich w Polsce wyodrębnione zostały korytarze, na których zachowano nocne połączenia przez cały rok. Należy do nich zaliczyć trasy: Gdynia–Zakopane, Warszawa–Świnoujście, Warszawa–Jelenia Góra, Kraków–Kołobrzeg, Kraków–Świnoujście oraz Przemyśl–Szczecin. Za regiony wymagające nocnych połączeń uznano więc najważniejsze miejscowości nadmorskie, w tym Trójmiasto, miejscowości podgórskie, duże ośrodki miejskie położone w województwach przygranicznych, np.

Zielona Góra lub Lublin, a także miasta będące węzłami przy granicy państwowej, np. Przemysł. Pociągi te zazwyczaj prowadziły grupy wagonów bezpośrednich różnych relacji, przyłączane i odłączane na stacjach węzłowych, takich jak: Poznań Główny lub Warszawa Wschodnia. Rycina 1 prezentuje siatkę całorocznych połączeń nocnych uruchamianych w rozkładzie jazdy 2008/2009 przez PKP IC.



Ryc. 1. Całoroczne połączenia nocne PKP Intercity w rozkładzie jazdy 2008/2009

Fig. 1. All-year night trains run by PKP Intercity in the timetable of 2008/2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów.

Source: own study based on Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (train network timetable).

Uzupełnieniem siatki połączeń nocnych całorocznych przedstawionych na rycinie 1 była bogata oferta nocnych połączeń sezonowych. W sumie w rozkładzie jazdy 2008/2009 uruchomiono 29 par nocnych pociągów pośpiesznych (P), których terminy kursowania były ograniczone do wakacji bądź ferii zimowych. W tabeli 1 zestawione zostały nocne pociągi sezonowe uruchamiane przez PKP Intercity w sezonie zimowym i letnim w 2009 r. wraz ich trasami.

Połączenia sezonowe zapewniały dojazd do Świnoujścia, Kołobrzegu i na Hel, m.in. z Krakowa, Katowic, Bielska-Białej, Wrocławia, Kielc i Lublina. Spośród kurortów górskich bardzo szerokie możliwości dojazdu miało Zakopane, a nocne pociągi kursowały także na Pojezierze Mazurskie i Pojezierze Suwalskie. Z Krakowa w wagonie sypialnym można było również dojechać nad Morze Czarne do Warny. Ogółem siatka połączeń sezonowych zapewniała dojazd bezpośrednim pociągiem z największych aglomeracji miejskich do najważniejszych miejscowości turystycznych w Polsce. Wiele nocnych pociągów sezonowych kursowało po trasach omijających największe aglomeracje, zwiększając dostępność regionów peryferyjnych. Przykładem takich połączeń był m.in. pociąg relacji Szczecin–Kłodzko przez Żary i Węgliniec.

Okres od 2009 do 2015 r. można określić jako regres oferty połączeń nocnych. W 2010 r. wiele kursujących dotąd pociągów pośpiesznych nie wyjechało na tory, a niektóre uruchomiono jako pociągi kategorii TLK. Z rozkładu jazdy usunięto połączenia sezonowe na trasach: Szczecin–Białystok przez Ełk i Giżycko, Bielsko-Biała–Suwałki przez Warszawę, Krynica-Zdrój/Zagórz–Gdynia przez Łódź oraz pociągi relacji Szczecin–Kłodzko przez Żary i Lublin/Kielce–Świnoujście przez Warszawę.

W rozkładzie jazdy 2010/2011 zostały zaobserwowane pierwsze pozytywne zmiany w jakości infrastruktury, której stan zaczął się powoli poprawiać dzięki rozpoczętym modernizacjom linii kolejowych (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2018). Był to dopiero początek coraz większych inwestycji w kolej, które w następnych latach umożliwiły rozwój dalekobieżnych połączeń dziennych i zwiększyły ich efektywność. W 2012 r. zlikwidowano kolejne pociągi sezonowe, a swoje dotychczasowe nocne połączenia utraciły Terespol, Olsztyn i Białystok. Założenia rozkładu jazdy 2013/2014 uwzględniały coraz więcej szybkich połączeń dziennych, a pozytywne efekty prac modernizacyjnych były szczególnie zauważalne na magistralach: E30 na odcinku Kraków–Przemyśl, E59 na odcinku Opole–Rawicz i E65 na odcinku Warszawa–Gdynia, co pozwoliło stopniowo skrócić czas jazdy (Koziański 2014). Nowe, szybkie dzienne pociągi wykorzystujące zmodernizowane wagony stanowiły bardzo konkurencyjną ofertę dla połączeń nocnych, których liczbę ponownie ograniczono w 2015 r., uruchamiając latem zaledwie 8 par sezonowych pociągów kursujących nocą. Co więcej, prowadzone remonty spowodowały zmniejszenie przepustowości linii kolejowych, a nocne przerwy technologiczne wymusiły przetrasowanie pociągów nocnych na trasy objazdowe.

Tab. 1. Nocne pociągi sezonowe w Polsce w rozkładzie jazdy 2008/2009
 Table 1. Seasonal night trains in Poland run in the timetable of 2008/2009

Lp. No.	Numer i nazwa pociągu Number and name of the train	Trasa / Route
1	P 45502 Skrzyczne	Bielsko-Biała-Katowice-Łódź-Toruń-Bydgoszcz-Gdańsk-Gdynia
2	P 41500 Wigry	Bielsko-Biała-Katowice-Częstochowa-Warszawa-Białystok-Suwałki
3	P 48502 Orkan	Bielsko-Biała/Racibórz-Katowice-Ostrów Wlkp.-Poznań-Piła-Kołobrzeg
4	P 48500	Bielsko-Biała-Katowice-Wrocław-Zielona Góra-Szczecin-Świnoujście
5	P 35502 Bursztyn	Kraków-Kielce-Warszawa-Gdynia-Hel/Łeba
6	P 31500 Nosal	Zakopane/Krynica-Zdrój-Kraków-Kielce-Warszawa
7	P 37500	Zakopane-Kraków-Częstochowa-Łódź-Konin-Poznań
8	P 35506 Regle	Zakopane-Kraków-Częstochowa-Łódź-Toruń-Bydgoszcz
9	P 38500 Podhalanin	Zakopane/Wisła-Bielsko-Biała-Katowice-Ostrów Wlkp.-Poznań-Szczecin
10	P 35700	Zakopane-Kraków-Częstochowa-Łódź-Bydgoszcz-Gdańsk-Gdynia
11	P 35500	Zakopane-Kraków-Częstochowa-Łódź-Toruń-Gdynia/Olsztyn
12	P 38710 (tylko dwa kursy)	Zakopane-Kraków-Ostrów Wlkp.-Poznań-Szczecin
13	P 33200/36200	Zakopane-Kraków-Katowice-Opole-Wrocław
14	P 35512 Połoniny	Krynica-Zdrój/Zagórz-Kraków-Częstochowa-Łódź-Toruń-Bydgoszcz-Gdańsk-Gdynia
15	P 31510 Wisłok	Zagórz-Rzeszów-Lublin-Warszawa
16	P 38502	Rzeszów-Kraków-Warszawa-Toruń-Bydgoszcz-Piła-Kołobrzeg
17	P 56500 Niegocin	Elk-Olsztyn-Toruń-Łódź-Ostrów Wlkp.-Wrocław
18	P 56502	Gdynia-Gdańsk-Bydgoszcz-Września-Krotoszyn-Wrocław-Jelenia Góra/Kudowa-Zdrój
19	P 53708	Hel-Gdynia-Gdańsk-Bydgoszcz-Inowrocław-Częstochowa-Katowice-Kraków
20	P 54500	Hel/Łeba-Gdynia-Gdańsk-Bydgoszcz-Inowrocław-Częstochowa-Katowice
21	P 52508	Hel-Gdynia-Gdańsk-Łąwa-Warszawa-Lublin
22	P 86504	Kołobrzeg/Łeba-Białogard-Piła-Poznań-Lesno-Wrocław
23	P 82500	Kołobrzeg-Koszalin-Gdańsk-Bydgoszcz-Inowrocław-Łódź-Tomaszów Maz.-Kielce
24	P 81500	Kołobrzeg-Koszalin-Gdańsk-Malbork-Warszawa-Dęblin-Lublin
25	P 83506 Wolin	Świnoujście-Szczecin-Poznań-Ostrów Wlkp.-Katowice-Kraków
26	P 82504	Świnoujście-Szczecin-Poznań-Konin-Kutno-Warszawa-Kielce/Lublin
27	P 81502 Podlasiak	Szczecin-Koszalin-Stupsk-Gdańsk-Olsztyn-Elk-Białystok
28	P 86510	Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Żary-Węglińiec-Jelenia Góra-Wałbrzych-Kłodzko
29	P 1381 Cracovia	Kraków-Tarnów-Muszyna-Preszów-Koszyce-Bukareszt/Warna/Keszthely

Źródło: Sietciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2008/2009.

Source: Sietciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2008/2009 (train network timetable).

W rozkładzie jazdy 2015/2016 oferta szybkich pociągów kategorii Intercity została ponownie rozszerzona, m.in. o kolejne składy wagonowe oraz pociągi zestawione z jednostek elektrycznych Pesa Dart i Stadler Flirt. Konkurencyjność pociągów nocnych została jednak wzmocniona dzięki uruchomieniu większej liczby tego typu połączeń. Pojawił się m.in. pociąg nocny przez Roztocze, a wakacyjne nocne połączenia obsługiwały również Bory Tucholskie i Bieszczady. Jednak po roku powrócono do kształtu rozkładu jazdy z wcześniejszych lat. W 2017 r. pociągi nocne charakteryzowały się licznymi grupami wagonów bezpośrednich. Były to m.in. TLK Uznam (Warszawa–Świnoujście/Gorzów Wlkp.) z grupą wagonów do Szklarskiej Poręby i Kudowy-Zdroju oraz łącznikiem Kraków–Świnoujście, a także TLK Pogoria (Gdynia–Bielsko-Biała/Zakopane). Z kolei do obsługi pociągu IC Przemyslanin (Przemysł–Szczecin) wykorzystano zmodernizowane wagony o podwyższonym standardzie. Rok później uruchomione zostały nocne pociągi wykorzystujące ww. jednostki elektryczne: IC Karkonosze relacji Jelenia Góra–Białystok przez Legnicę, Wrocław, Ostrów Wlkp. i Warszawę oraz IC Pogoria relacji Katowice–Gdynia przez Łódź i Bydgoszcz, co uniemożliwiło tworzenie w ramach tych połączeń grup wagonów bezpośrednich. Natomiast od rozkładu jazdy 2018/2019 rozpoczął kursowanie pociąg Nightjet uruchamiany przez Austriackie Koleje Federalne w relacji Wiedeń/Budapeszt–Berlin z łącznikiem z Przemysła odczepianym z IC Przemyslanin w Katowicach i włączanym do pociągu Nightjet w Raciborzu. Rycina 2 prezentuje mapę nocnych połączeń całorocznych i sezonowych w rozkładzie jazdy 2018/2019.

Istotną zmianą w rozkładzie jazdy 2018/2019 w stosunku do poprzedniego roku była likwidacja pociągu IC Pogoria i zastąpienie go składem wagonowym TLK Rozewie (Bielsko-Biała–Gdynia/Świnoujście) kursującym przez Wrocław i Poznań. Co istotne, po raz pierwszy w historii poważnie ograniczono ofertę pociągów nocnych z Zakopanego do Gdyni. W początkowym okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2018/2019 jedyny pociąg łączący Zakopane, Warszawę i Trójmiasto, tj. TLK Karpaty, kursował tylko w nieliczne dni.

Zgodnie z założeniami rozkładu jazdy 2019/2020 w Polsce ma pojawić się kilka nowych połączeń nocnych. Planowane jest wykorzystywanie wagonów czeskich w pociągach sezonowych rozpoczynających bieg na stacji Bohumin: TLK Wolin do Świnoujścia, TLK Pirat do Kołobrzegu oraz TLK Wydmy do Łeby i na Hel. Warto zaznaczyć, że w latach 2018–2019 pociąg TLK Wydmy był już na tej zasadzie uruchamiany. Wagony czeskie są planowane także w pociągu TLK Bursztyn (Przemysł–Kołobrzeg), a siatkę połączeń wakacyjnych mają uzupełnić pociągi: TLK Korsarz (Kraków–Łeba/Ustka) i TLK Mierzeja (Lublin–Kołobrzeg/Hel). W sezonie zimowym przewidziano uruchamianie w weekendy pociągu TLK Karpaty BIS (Zakopane–Gdynia) ze znacznie ograniczoną liczbą postojów. Natomiast w sezonie letnim planowane jest uruchomienie pociągu TLK Jamno będącego pociągiem nocnym w relacji Wrocław–Słupsk i pociągiem dziennym w relacji powrotnej. Ostatnie



Ryc. 2. Nocne pociągi całoroczne i sezonowe w Polsce uruchamiane w rozkładzie jazdy 2018/2019

Fig. 2. All-year and seasonal night trains in Poland run in the timetable of 2018/2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów.

Source: own study based on Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (train network timetable).

dwa wymienione pociągi mogą świadczyć o coraz większej elastyczności rozkładu jazdy dostosowanego do zwiększającego się popytu na nocne przewozy latem w trakcie weekendów, co jest zjawiskiem pozytywnym i poprawiającym efektywność przewozów.

Podsumowując, należy zauważyć, że liczba pociągów nocnych w Polsce wyraźnie zmniejszyła się w okresie ostatniej dekady. O ile w ramach rozkładu jazdy 2008/2009 r. uruchamiano w sumie 39 par nocnych pociągów, to w 2019 r. liczba tych połączeń wyniosła już tylko 16 par. Wśród przyczyn tego zjawiska należy wymienić inwestycje zwiększające techniczne możliwości infrastruktury, a więc większe możliwości i wyższą atrakcyjność połączeń dziennych oraz konieczność konsolidacji połączeń nocnych spowodowaną nocnymi zamknięciami modernizowanych linii kolejowych. Bocheński (2018) podkreśla jedną stałą i niezmienną wspólną cechą pociągów nocnych w Polsce, tj. znaczną różnicę czasu przejazdu pociągów dziennych i nocnych na niekorzyść tych ostatnich. Jest to naturalnie spowodowane zarówno dłuższymi trasami, jak i manewrami, które wymagają kilkudziesięciu minut na ich przeprowadzenie. Wydłużanie czasu podróży jest w tym przypadku konieczne, mimo że szybsza jazda byłaby jak najbardziej możliwa. W tym celu pociągi nocne są kierowane na trasy dłuższe, a cel osiągają nieraz dopiero w godzinach przedpołudniowych.

Problemem szczególnie dotyczącym nocnych pociągów była przez lata, i wciąż jest, kwestia niskiego poziomu bezpieczeństwa. Garlikowska i in. (2016) zwracają uwagę na to, że niektórzy pasażerowie mogą odczuwać lęk przed jazdą pociągiem nocnym, a do przyczyn jego powstawania zaliczają m.in.: bandytyzm, obecność osób pijanych lub szalonych oraz złe oświetlenie. Wśród negatywnych zjawisk w pociągach nocnych można wymienić także kradzieże, które stanowiły szczególnie problem na odcinkach tras z dużym natężeniem liczby postojów w porze nocnej, np. na Górnym Śląsku. Za zapewnienie bezpieczeństwa w nocnych pociągach odpowiadają dodatkowe patrole Straży Ochrony Kolei, towarzyszące zazwyczaj drużynie konduktorskiej i interweniujące w przypadku wystąpienia incydentów.

Frekwencja w pociągach nocnych

Na podstawie publikowanych na stronie internetowej PKP Intercity danych dotyczących prognozowanej frekwencji w pociągach możliwe jest określenie, które połączenia cieszą się największą popularnością. Udostępniając informacje na temat prognozowanej frekwencji, przewoźnik zakłada trzy klasy wielkości frekwencji: przedział 80–100%, 50–80% i poniżej 50% zajętych miejsc siedzących w składzie pociągu. Na tej podstawie można oszacować stosunek popytu do podaży miejsc, licząc np. średni procent wypełnienia składu przewidzianego na dane połączenie. Metodyka gromadzenia danych przez PKP Intercity nie jest jednak udostępniona publicznie, a przewoźnik odmawia udzielenia informacji na jej temat. Należy jednak przypuszczać, że prognozowana frekwencja jest pewnym uśrednieniem sytuacji rzeczywistej. W praktyce pociągi z prognozowaną frekwencją w przedziale 80–100% są przepełnione, a wielu pasażerów nie ma gwarancji miejsca siedzącego podczas jazdy.

Gdyby określić środki przedziałów wielkości frekwencji jako kolejno: 90%, 65% i 25%, to przypisując danemu pociągowi jedną z tych wartości w zależności od frekwencji, można by określić przeciętne zapełnienie składu, np. w danym miesiącu. W sierpniu 2017 r. zostały przeprowadzone badania polegające na zsumowaniu wartości środkowych dla wielkości frekwencji każdego dnia dla wszystkich pociągów PKP Intercity. Pozwoliło to stworzyć ranking pociągów ze względu na miesięczną sumę środków przedziałów wielkości frekwencji. Wśród pociągów o najwyższej frekwencji znalazły się tylko te łączące Pomorze z południem Polski oraz z Warszawą. Dwadzieścia z nich osiągnęło w analizowanym okresie średnią frekwencję wynoszącą ponad 70%. Jednak tylko sześć spośród nich stanowiły pociągi nocne. Trasy tych pociągów prezentuje rycina 3.

Wyraźnie zaznaczają się dwa główne ciągi komunikacyjne wykorzystywane zarówno przez pociągi nocne, jak i dzienne: Kraków–Warszawa–Trójmiasto–Kołobrzeg oraz Katowice–Wrocław–Poznań–Kołobrzeg. W przypadku nocnego pociągu TLK Pogoria oraz dziennego TLK Gwarek średnia frekwencja w sierpniu 2017 r. wyniosła 88%. Zazwyczaj dane połączenie było popularne w obydwu relacjach, przy czym w kierunku wybrzeża szczególnie wysoka frekwencja występowała w piątki, soboty i poniedziałki. Analiza ta pominęła jednak wiele czynników wpływających na wielkość potoków pasażerskich, w tym liczbę wagonów poszczególnych pociągów oraz podaż miejsc siedzących przypadających na jeden wagon.

Wykorzystanie modeli matematycznych zapewnia dokładniejsze wyniki analiz wielkości przewozów. Badania potencjału przewozowego na podstawie szczegółowych danych dotyczących popytu i podaży przeprowadzili Wiśnicki i in. (2014). Celem badania była ocena zdolności przewozowej w poszczególnych wagonach analizowanych pociągów. Autorzy przedstawiają poziom wykorzystania przestrzeni w wagonach poprzez iloraz średniej liczby pasażerów wagonu i liczby dostępnych miejsc siedzących. Natomiast zdolność przewozowa określona jest jako liczba pasażerów na dobę na danej linii kolejowej, odcinku linii bądź sieci. Tak rozumiany potencjał przewozowy nie ukazuje jednak liczby pasażerów korzystających z danych pociągów, toteż metoda ta nie znajduje zastosowania przy określeniu wielkości potoków pasażerskich w obrębie danych połączeń.

W celu stworzenia rankingu pociągów ze względu na potencjalną liczbę pasażerów można zastosować wskaźnik szacujący potencjał przewozowy (PP), biorąc pod uwagę dane dotyczące frekwencji oraz liczby wagonów przewidzianych w ramach danego połączenia. Informacje dotyczące planowanych zestawień pociągów określają podaż miejsc siedzących i liczbę wagonów w składzie wraz z ich rodzajem. Weryfikacja tych informacji może nastąpić poprzez własne obserwacje. Dzięki temu możliwe jest obliczenie potencjalnej liczby podróżnych korzystających w ciągu dnia z danego połączenia. W tym celu można wyznaczyć środki podawanych przez przewoźnika przedziałów frekwencji na 90%, 65% i 25% zajętości miejsc i przypisywać poszcze-



Ryc. 3. Pociągi dalekobieżne w Polsce o najwyższej frekwencji w sierpniu 2017 r.

Fig. 3. Long-distance trains in Poland with the highest attendance in August 2017

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity.

Source: own study based on the PKP Intercity data.

gólnym pociągom te wartości, w zależności od wielkości frekwencji w badanym dniu. Następnie wartości te należy zsumować w ramach okresu badań, np. w czasie od czerwcowej korekty rozkładu jazdy do końca sierpnia. Jeżeli dwa czynniki dotyczące frekwencji i długości składu zostaną ze sobą zestawione, to uzyskuje się pewną wartość określającą wielkość przewozu w danym pociągu w konkretnym okresie czasu.

Aby operować na niższych wartościach, można uzyskaną liczbę podzielić przez 1000. Proponowany wzór na obliczenie wskaźnika jest następujący:

$$PP = \frac{xy \sum_{i=1}^n z_i}{1000}$$

PP – wskaźnik potencjału przewozowego / transport potential indicator

x – przeciętna liczba miejsc w wagonach osobowych w składzie pociągu / average number of seats in passenger carriages in the train

y – liczba wagonów osobowych w składzie pociągu / number of passenger carriages in the train

z – deklarowany przedział zajętości składu, przy czym $z \in \{25,65,90\}$ / declared range of occupancy of the train composition, with $z \in \{25,65,90\}$

i – dzień okresu badań / day of the study period

n – ostatni dzień okresu badań / last day of the study period

Za wagony osobowe należy uznać wszystkie wagony z miejscami do siedzenia i leżenia, których liczba jest ściśle określona i zależna od danego typu wagonu. Jeśli przyjmiemy za okres badań jeden tydzień i każdego dnia frekwencja pociągu zestawionego z 10 wagonów osobowych o 60 miejscach znajdzie się w przedziale 80–100%, to pierwszy czynnik wyniesie 60, drugi 10, a trzeci $90 \cdot 7$, czyli 630. Mnożąc czynniki i dzieląc przez 1000, otrzymuje się wartość 378. Jej interpretacja jest możliwa przy obliczeniu kilku innych przypadków, np. pociągów o mniejszej lub większej frekwencji przy tej samej podaży miejsc.

W praktyce obecnie w Polsce kursują składy maksymalnie zestawione z 14 wagonów mających po 80 miejsc każdy. Taka sytuacja występuje wtedy, gdy w składzie znajdują się tylko przedziałowe wagony drugiej klasy. Dłuższe składy nie są w zasadzie formowane z powodu ograniczeń dotyczących długości krawędzi peronowych. W takim przypadku przy założeniu maksymalnej frekwencji każdego dnia w analizowanym tygodniu, wartości czynników wynoszą odpowiednio: $x=80$, $y=14$, $z=630$, co w ostatecznym rozrachunku daje wartość $PP=705,6$. Teoretycznie jest to maksymalna wartość, którą w polskich realiach może osiągnąć PP dla analizy jednego tygodnia.

Tabela 2 prezentuje część wyników badań przeprowadzonych z wykorzystaniem wskaźnika PP dla okresu wakacji w 2018 r. (85 dni, tj. liczone od 22 czerwca do 31 sierpnia) na podstawie danych dotyczących podaży miejsc w pociągach oraz stopnia ich zajętości. Biorąc pod uwagę cały okres wakacji, z może wynieść $85 \cdot 90 = 7650$, co przy maksymalnym x i y , tj. $x=80$, $y=14$, daje $PP=8568$. Taka wartość PP określa pociąg zestawiony z 14 wagonów przedziałowych drugiej klasy o przedziałach ośmiomiejscowych, który każdego dnia przewozi 1120 podróżnych.

Tab. 2. Pociągi o potencjalnej najwyższej frekwencji w sezonie letnim 2018

Table 2. Trains with the highest attendance in the summer of 2018

Lp. No.	Pociąg / Train	Relacja / Route	D – dzienny / day N – nocny / night	x	y	Σz_1	PP
1	TLK 38170 Ustronie	Przemysł–Kołobrzeg	N	64	14	5295	4744,32
2	TLK 83170 Ustronie	Kołobrzeg–Przemysł	N	68	8	6230	3389,12
3	TLK 82172 Uznam	Świnoujście–Lublin	N	66	11	4495	3263,37
4	TLK 15151 Delfin	Warszawa–Łeba	D	76	10	4240	3222,40
5	TLK 51151 Delfin	Łeba–Warszawa	D	76	10	4115	3127,40
6	TLK 81151 Latarnik	Świnoujście–Suwałki	D	61	9	5175	2841,08
7	IC 83194 Przemysłanin	Świnoujście–Przemysł	N	44	11	5815	2814,46
8	IC 38195 Przemysłanin	Przemysł–Świnoujście	N	44	11	5755	2785,42
9	TLK 403 Wydmy	Bohumin–Łeba	N	72	12	3010	2600,64
10	TLK 38190 Korsarz	Kraków–Kołobrzeg	N	61	11	3870	2596,77
11	IC 3810 Matejko	Przemysł–Świnoujście	D	61	7	5650	2412,55
12	TLK 28102 Kochanowski	Lublin–Kołobrzeg	D	71	6	5535	2357,91
13	TLK 83196 Podhalanin	Szczecin–Zakopane	N	48	9	5355	2313,36
14	TLK 48190 Pirat	Bielsko-Biała–Kołobrzeg/Świnoujście	N	60	12	3195	2300,40
15	TLK 18153 Latarnik	Suwałki–Świnoujście	D	60	9	4190	2262,60
16	IC 3805 Malczewski	Przemysł–Kołobrzeg	D	52	8	5430	2258,88
17	EIP 8302	Kołobrzeg–Kraków	D	55	7	5860	2256,10
18	IC 8310 Matejko	Świnoujście–Przemysł	D	61	7	5235	2235,35
19	TLK 38196 Podhalanin	Zakopane–Szczecin	N	48	9	4995	2157,84
20	TLK 48155 Gwarek	Katowice–Ustka	D	69	7	4465	2156,60

x – przeciętna liczba miejsc w wagonach osobowych w składzie pociągu / average number of seats in passenger carriages in the train

y – liczba wagonów osobowych w składzie pociągu / number of passenger carriages in the train

Σz_1 – suma dziennych środków przedziałów zajętości, przy czym $z \in \{25,65,90\}$ / declared range of occupancy of the train composition, with $z \in \{25,65,90\}$

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity.

Source: own study based on the PKP Intercity data.

W teorii wartość 8568 stanowi najwyższą spośród wszystkich przyjmowanych przez PP. W praktyce taka sytuacja nie występuje, a pociągi o najwyższej frekwencji w okresie wakacyjnym charakteryzują się wartościami PP wynoszącymi około 3000. Wyniki badań dla okresu wakacyjnego wskazują, że spośród dwudziestu najbardziej frekwencyjnych pociągów pozwalających dojechać do najważniejszych

miejsowości wypoczynkowych połowę stanowiły pociągi nocne. Należy natomiast pamiętać, że zaproponowana metoda jest tylko pewnym szacunkiem, a nie dokładnym wyliczeniem liczby podróży przemierzających się do miejsca docelowego.

Wśród pociągów nocnych o największym potencjale przewozowym należy wymienić te zapewniające skomunikowanie Małopolski i Górnego Śląska z Pomorzem w dwóch wariantach: przez Warszawę oraz przez Poznań. Przy eksploracji danych konieczne jest zwrócenie uwagi na różną liczbę wagonów przypisaną do pociągu TLK Ustronie, wynikającą ze sposobu prezentacji danych przez PKP Intercity. Pociąg TLK Ustronie został uwzględniony jako pociąg z grupami wagonów relacji Przemyśl–Kołobrzeg oraz Kraków–Hel, przez co liczba wagonów wzięta do analizy zwiększyła się do czternastu. Z kolei w kierunku Krakowa oddzielnie przedstawione zostały dane dotyczące frekwencji w wagonach relacji Hel–Kraków oraz Kołobrzeg–Przemyśl, przy czym w danych dotyczących pociągu TLK Ustronie uwzględniano tylko tę drugą grupę wagonów. Publikowane dane wymagają więc wcześniejszego przygotowania i dokładnego sprawdzenia podawanych numerów grup wagonów bezpośrednich, aby uniknąć błędów podczas dalszych analiz.

Spośród dwudziestu pociągów odznaczających się najwyższą wartością wskaźnika PP ponad połowę stanowiły pociągi dzienne łączące zazwyczaj południowe regiony Polski z wybrzeżem, np. IC Matejko lub TLK Kochanowski. W dalszym ciągu jednak na trasie Małopolska–Pomorze Zachodnie widoczna była wysoka popularność pociągów nocnych mających w składzie wagony z miejscami do leżenia. W kilku przypadkach wysoka frekwencja utrzymuje się przez cały rok, a nie tylko w sezonie zwiększonego ruchu turystycznego. Do takich połączeń należy zaliczyć dwa ww. pociągi dzienne oraz nocne: IC Przemyślanin i TLK Ustronie.

Podsumowując, należy podkreślić, że frekwencja w niektórych pociągach nocnych jest cały czas wysoka, mimo że istnieją ich substytuty w postaci szybkich pociągów dziennych. Przyczyną tej sytuacji może być chęć zaoszczędzenia czasu w ciągu dnia. Połączenia te odpowiadają również za potoki pasażerskie na wielu różnych odcinkach, co zwiększa ich funkcjonalność. Poprawa komfortu podróży, w tym zestawianie pociągów ze zmodernizowanych wagonów, jak w przypadku IC Przemyślanin, również wpływa pozytywnie na odbiór oferty przez pasażerów. Z punktu widzenia wizerunkowego jest to sytuacja sprzyjająca utrzymaniu wysokiej popularności połączenia, szczególnie, że często w pociągach nocnych pojawiają się zdeklasowane wagony pierwszej klasy wyposażone w wygodne fotele oraz wagony bezprzedziałowe, które teoretycznie zapewniają wyższy poziom bezpieczeństwa w nocy.

Przeszłość nocnych połączeń dalekobieżnych w Polsce

Pod koniec drugiej dekady XXI w. rola pociągów nocnych w Polsce została wyraźnie ograniczona na korzyść szybkich połączeń dziennych kursujących po możliwie najkrótszych trasach. Natomiast pociągi nocne często, choć nie zawsze, są kierowane na trasy dłuższe, wykorzystując godziny nocne do obsługi większej liczby miejscowości. Domański (2004) podkreśla, że wydłużenie trasy, a więc i dłuższy czas przejazdu, mogą przynosić korzyści, jeśli połączenie obsługuje miejscowości pośrednie, szczególnie gdy mogą one korzystać na połączeniu w celu dojazdu mieszkańców, np. do pracy. Taką funkcję mogą spełniać pociągi nocne, które planowo kursują trasą dłuższą, a w godzinach 03:30–05:00 przejeżdżają przez miejscowości niemające szybkich porannych połączeń do głównego ośrodka regionalnego. W takim przypadku pociąg nocny jednocześnie pełni funkcję pierwszego połączenia dziennego związanego z codziennym przemieszczaniem się ludności, mimo że jego podstawową rolą jest przede wszystkim zapewnienie komunikacji między dwoma oddalonymi od siebie regionami.

Zaletą pociągów nocnych jest zapas czasowy pozwalający na przemieszczenie się między regionami w ciągu nocy. Wyjazd z regionu A powinien nastąpić przed północą, a przyjazd do docelowego regionu B już po świcie około godziny 06:00. Czas przeznaczony na przejechanie całej trasy pociągu wynosi więc około 12 godzin. To pozwala na skomunikowanie ze sobą regionów o niskiej dostępności transportowej. W badaniu Rosika i in. (2017) wykazane zostały regiony o bardzo niskiej potencjalnej dostępności transportem kolejowym, lecz mające infrastrukturę kolejową, tj. Mazury i Suwalszczyzna oraz Roztocze i Zamojszczyzna. Słusznym kierunkiem wydaje się włączenie tych regionów w sieć połączeń nocnych, np. w relacjach Suwałki–Jelenia Góra lub Zamość–Szczecin, ponieważ jazda nocą może być jedynym sposobem efektywnego przemieszczenia się, np. między Suwalszczyzną a Dolnym Śląskiem. Połączenie dzienne byłoby nieefektywne i wymagałoby spędzenia niemal całego dnia w podróży, stąd regiony peryferyjne powinny być preferowane jako te, na których poprawę dostępności pozytywnie wpływać miałyby pociągi nocne.

Z drugiej strony utrzymywanie połączeń nocnych może służyć włączeniu taboru w obieg dzienny i nocny. Jacyna i in. (2019) definiują jako obieg kolejną obsługę poszczególnych pociągów przez dany skład. Przykładowo w ciągu jednego dnia te same wagony wykorzystywane są w drodze z punktu A do B, następnie nocą z punktu B do C i drugiego dnia z punktu C do D. Dzięki takiemu obiegowi potrzebne są cztery składy do obsługi sześciu połączeń, co jest rozwiązaniem bardziej ekonomicznym. Ma ono jednak również pewne wady, w tym ograniczony czas przejścia składu oraz zagrożenie występowaniem opóźnień wtórnych. Co więcej, szybkie połączenia dzienne, a szczególnie poranne, obsługiwane przez składy znajdujące

się w obiegu z pociągami nocnymi mogą być bardziej atrakcyjne dla podróżnych niż połączenia nocne.

Koźlak (2015) zwraca uwagę na to, że w latach 2010–2020 największa poprawa dostępności transportowej będzie widoczna m.in. w województwie podkarpackim. Przykładowo na trasie Przemyśl–Wrocław pojawiło się kilka połączeń dziennych w takcie dwugodzinnym zapewniającym dojazd na Pomorze przez Dolny Śląsk. Natomiast jeszcze na początku drugiej dekady XXI w. jedynym kolejowym połączeniem Przemyśla z Wrocławiem był nocny pociąg pośpieszny (w ostatnich latach o nazwie Pogórze), a jazda na tej trasie trwała 12 godzin. Możliwości pociągów porannych stale rosną i są one w stanie przewieźć podróżnych w ciągu 7 godzin „od granicy do granicy” (Małysz, 2019). Kwarciński (2019) wymienia wśród postulatów użytkowników transportu istotną rolę czasu przemieszczenia, który nie wiąże się tylko z samą jazdą z wykorzystaniem danego środka transportu, lecz także z oczekiwaniem na rozpoczęcie podróży. W praktyce punktualność pociągów nocnych jest niższa niż dziennych, do czego przyczynia się m.in. konieczność oczekiwania na inne pociągi celem wykonania manewrów z grupami wagonów. W pociągach nocnych często występują opóźnienia wtórne wynikające z powiązania z innymi pociągami, na których opóźnienie pierwotne wpłynął czynnik losowy. Opóźnienia, szczególnie wtórne i niezależne od samej jazdy, są więc istotnym problemem dotyczącym wielorelacyjnych pociągów nocnych.

Mimo kryzysu spowodowanego pandemią COVID-19 na początku 2020 r. połączenia nocne w Polsce mogą być również dalej rozwijane, obejmując zasięgiem kraje sąsiednie. Dobrym przykładem są tu pociągi sezonowe, a także pociąg TLK Rozewie pozwalający od grudnia 2019 r. na dojazd z Gdyni do słowackiej Żyliny. Ponadto w Polsce coraz częściej pojawiają się pociągi uruchamiane przez Austriackie Koleje Federalne (ÖBB), m.in. pociąg Nightjet (NJ) łączący Berlin z Wiedniem przez Wrocław i Opole lub dzienny IC Porta Moravica z Przemyśla do Grazu. Oferta pociągów NJ jest przykładem renesansu nocnych pociągów w Europie Zachodniej, które przez lata również traciły pasażerów na rzecz kolei szybkich prędkości. Wskutek tego m.in. w Niemczech została zlikwidowana kategoria nocnych pociągów City Night Line (Von Arx i in. 2018). Obecnie jednak ÖBB inwestuje w rozwój kategorii NJ. Siedzenia w wagonach osobowych tych pociągów są rozkładane, a kuszетки i wagony sypialne wyciszzone oraz przystosowane do dalekich tras. Sukces ÖBB przyczynił się do nawiązania współpracy z Kolejami Szwajcarskimi (SBB), m.in. w kwestii uruchamiania pociągów NJ z Zurychu. Niewątpliwie istnieje więc dobra okazja do tego, aby poprzez nawiązanie współpracy PKP Intercity z innymi przewoźnikami, takimi jak ÖBB, przywracać dawną siatkę połączeń nocnych z Europą Zachodnią, a przy okazji obsługiwać krajowe połączenia nocne, np. z Zielonej Góry do Przemyśla, jak to ma miejsce w przypadku łącznika do kursującego już w Polsce pociągu NJ.

Trudno natomiast przewidywać, jakie będą skutki panujących ograniczeń związanych z pandemią COVID-19. Zgodnie z harmonogramem opracowywania rozkładu jazdy 2020/2021 w kwietniu 2020 r. powinny być już ustalone plany połączeń kolejowych mających pojawić się 13 grudnia 2020 r. w ramach wejścia w życie rozkładu jazdy 2020/2021. Należy oczekiwać, że pociągi nocne będą w nim uwzględnione, a ekspansja na kraje sąsiednie rozpocznie się po ustaniu pandemii i zniesieniu ograniczeń przemieszczania się ludności.

Podsumowanie i wnioski

Pod koniec pierwszej dekady XXI w. w okresie zwiększonego ruchu turystycznego w Polsce kursowało kilkadziesiąt sezonowych pociągów nocnych. Liczba ta zmalała w przeciągu dekady o ponad połowę. Przyczynił się do tego istotny rozwój szybkich połączeń dziennych. Pociągi prowadzące wagony z miejscami do leżenia wciąż są jednak chętnie wybierane przez podróżnych. Obrazuje to przeprowadzone badanie potencjału przewozowego na podstawie danych dotyczących frekwencji w pociągach PKP Intercity latem 2018 r. Wśród najpopularniejszych połączeń połowę stanowiły pociągi nocne, co świadczy o ich wciąż istotnej roli w przewozach pasażerskich, szczególnie w sezonie letnim. Ważną rolą połączeń nocnych powinno być skomunikowanie ze sobą przeciwległych regionów peryferyjnych, pozwalające na poprawę ich dostępności transportowej. Ponadto pociągi nocne w Polsce mogą stanowić trzon kolejowych przewozów międzynarodowych, m.in. z krajów Europy Środkowej w kierunku Bałtyku. Szansą na rozwój siatki tego typu połączeń jest rozszerzenie współpracy z innymi przewoźnikami, takimi jak Austriackie Koleje Federalne, w kwestii uruchomienia nowych pociągów kategorii Nightjet. Coraz większa popularność kolei jako środka transportu zdobywającego uznanie pasażerów może wpłynąć na rosnące zainteresowanie podróżami kolejowymi na dalekie odległości, co było możliwe jeszcze w pierwszych latach XXI w. Istnieje kilka kierunków rozwoju nocnych połączeń w Polsce dających szansę na to, że pociągi te zostaną przez następne lata utrzymane, a być może będą również pozwalały na połączenie kolejnych polskich miast z wieloma innymi miastami europejskimi.

Literatura

Bocheński T., 2018, *Badania dostępności transportowej ze szczególnym uwzględnieniem kolei*, [w:] S. Sitek (red.), „*Stare i nowe*” *problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej*, 8, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Oddział Katowicki, Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, Sosnowiec, 103–121.

- Domański R., 2004, *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.
- Garlikowska M., Ochociński K., Gondok P., 2016, *Bezpieczeństwo pasażerów na dworcach kolejowych w Polsce*, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie, 3 (110), 35–49.
- Gądek-Hawlena T., Żabińska T., 2017, *Transport w turystyce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.
- Jacyna M., Gołębiowski P., Krześniak M., Szkopiński J., 2019, *Organizacja ruchu kolejowego*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.
- International Railway Journal, *SBB and ÖBB to expand Nightjet services*, <https://www.railjournal.com/passenger/main-line/sbb-and-obb-to-expand-nightjet-services/> (dostęp: 24.04.2020).
- Kozłak A., 2015, *Inwestycje infrastrukturalne jako czynnik poprawy dostępności transportowej regionu*, [w:] B. Pawłowska, *Infrastruktura transportu a konkurencyjność regionów w Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 92–109.
- Koziarski S.M., 2014, *Polska w systemie transportowym Unii Europejskiej. Inwestycje infrastrukturalne*, Studia i Monografie, 512, Uniwersytet Opolski, Opole.
- Kwarciński T., 2019, *Popyt na usługi transportu pasażerskiego w regionie*, [w:] E. Załoga, T. Kwarciński (red.), *Pasażerski transport regionalny*, Wydawnictwo PWN, Warszawa, 95–114.
- Małyż M., 2019, *Rola porannych połączeń kolejowych w kształtowaniu przestrzennej dostępności regionów*, *Transport Miejski i Regionalny*, 7, 3–11.
- Massel A., 2003, *Pociągi nocne w Europie i Polsce*, *Technika Transportu Szynowego*, 3, 20–25. *Plakatowe rozkłady jazdy*, Portal Pasażera, <http://portalpasazera.pl/> (dostęp: 10.12.2019.).
- Prognoza frekwencji w pociągach*, PKP Intercity, <https://www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/informacje/frekwencja.html> (czerwiec-sierpień 2017, 2018, wrzesień 2017).
- Research for TRAN Committee – Passenger night trains in Europe: The end of the line?*, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU\(2017\)601977_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU(2017)601977_EN.pdf) (dostęp: 20.04.2020).
- Rosik P., Kowalczyk K., 2015, *Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej a przesunięcie modalne w Polsce w latach 2000–2010*, *Prace Geograficzne*, 248, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa.
- Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępnik M., Kowalczyk K., Guzik R., Kołoś A., Komornicki T., 2017, *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce*, *Prace Geograficzne*, 258, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa.
- Sićciowy Rozkład Jazdy Pociągów, Rozkład Polska 1974–1975, 1979–1980, 2008–2009, 2009–2010, 2010–2011, 2011–2012*, Ogólnopolska Baza Kolejowa, <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp> (dostęp: 10.12.2019).
- Silesia Info Transport, *Słynne pociągi–AUTOKUSZETKA–wyjechały na Słowację*, <http://silesiainfotransport.pl/?p=29623> (dostęp: 12.12.2019).
- Silesia Info Transport, *Słynne pociągi–PRZEMYŚLANIN–kiedyś osobowy bis....*, <http://silesiainfotransport.pl/?p=31408> (dostęp: 12.12.2019).

- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Monografie*, 7, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa.
- Trammer K., 2008, *Skok na pociąg*, Z Biegiem Szyn, 3 (36), 6–7.
- VagonWeb, *Wagony Pasażerskie. Historyczne zestawienie pociągów PKP IC/PKP PR 2003, 2013–2019*, <https://www.vagonweb.cz/razeni/> (dostęp: 23.04.2020).
- Wiśnicki B., Chybowski L., Krukowski K., 2014, *Analiza efektywności eksploatacyjnej taboru pasażerskiego*, [w]: E. Milewska, I. Żabińska (red.), *Systemy wspomagania w inżynierii produkcji*, Inżynieria Systemów Technicznych, PA NOVA SA, 252–264.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., 2018, *Infrastruktura transportu. Europa, Polska – Teoria i praktyka*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.
- Wolański M., 2008, *Ewolucja oferty przewozów międzyaglomeracyjnych w Polsce w latach 1989–2007*, Technika Transportu Szynowego, 3, 50–59.
- Von Arx W., Vu T.T., Wegelin P., Maarfield S., Frölicher J., 2018, *The development of international passenger rail services from 2007 to 2016: The case of Switzerland*, Research in Transportation Economics, 69, 326–336.

Michał Małysz
Uniwersytet Wrocławski
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Plac Uniwersytecki 1, 50–137 Wrocław
michal.malysz@uwr.edu.pl

