

ROZDZIAŁ 4

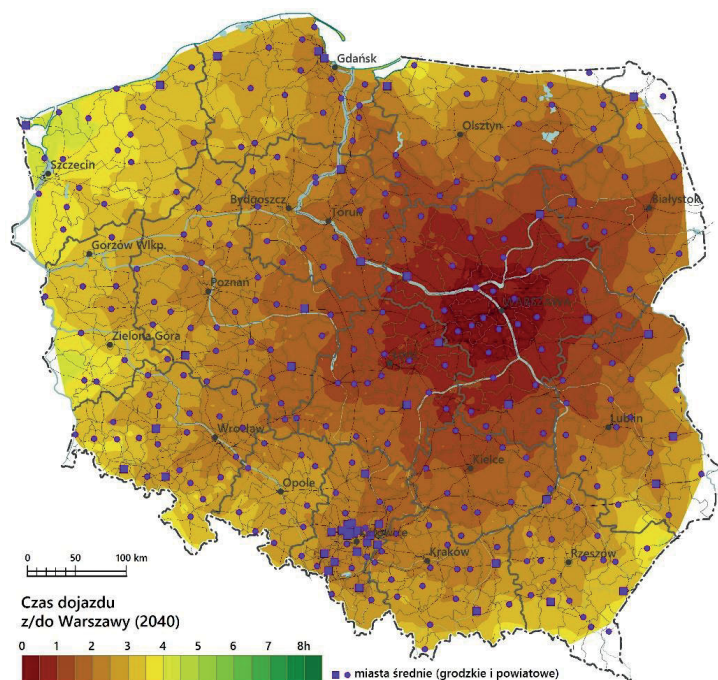
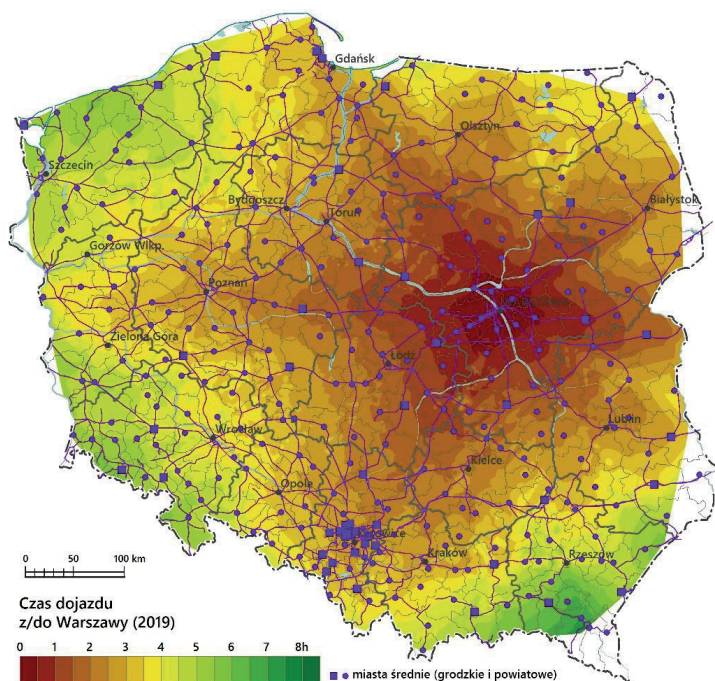
DOSTĘPNOŚĆ KOLEJĄ DO SIECI USŁUG W OŚRODKACH RÓŻNEGO RZĘDU

Na ryc. 4.1-4.4 przedstawiono dostępność czasową koleją dla trzech kategorii ośrodków: stolica kraju, stolice województw, miasta na prawach powiatu (miasta grodzkie) w przekrojach dla 2019 i 2040 r., każdorazowo lokalizując na mapach miasta średnie (grodzkie i powiatowe). Te trzy kategorie miast odpowiadają hierarchizacji głównych elementów sieci osadniczej na poziom stołeczny, regionalny oraz subregionalny i tym samym odpowiadają dostępności do usług i rynków pracy określonego rzędu. Jak opisano we wstępie, do wyliczenia izochron nie opracowano dedykowanego modelu prędkości ruchu, ale wykorzystano macierz połączeń uzyskaną z CPK. Przebieg izochron ma charakter orientacyjny i nie uwzględnia szybszych czasów przejazdów do niektórych miast (np. do Krakowa i Szczecina).

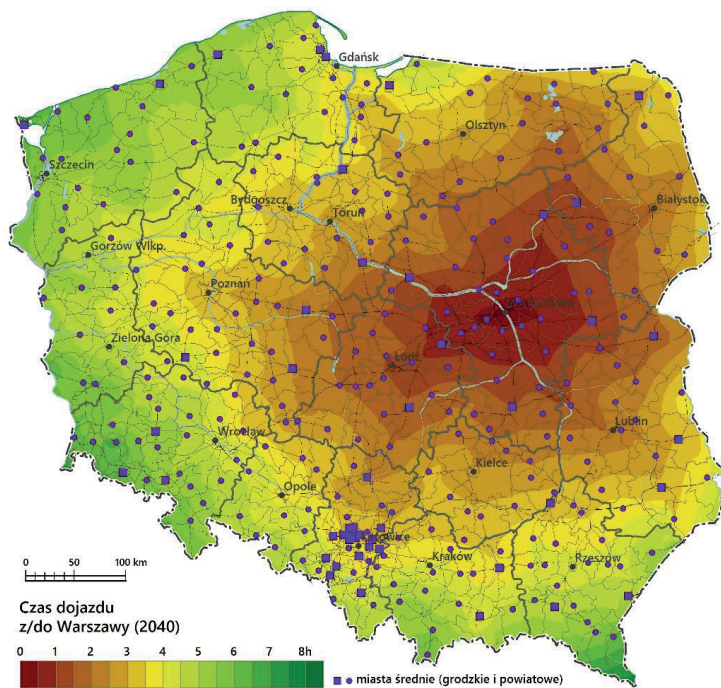
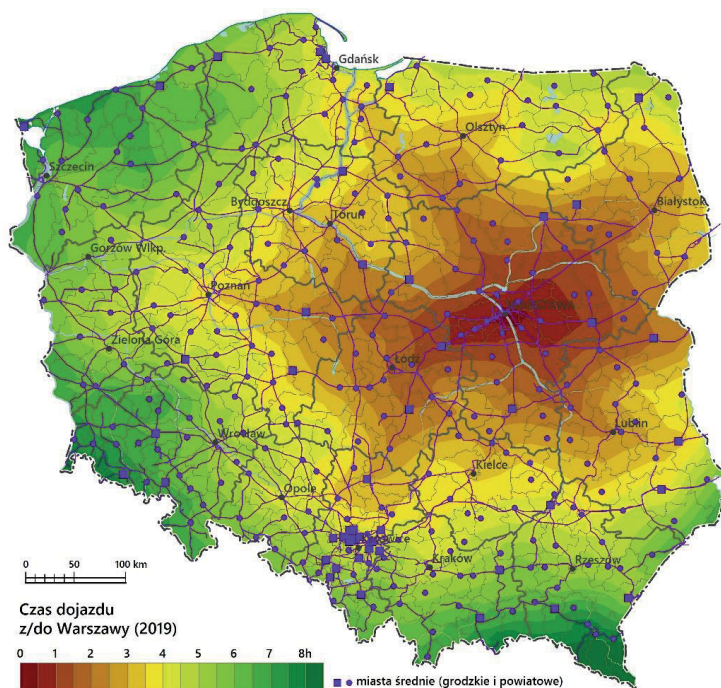
W 2019 r. dostępność do Warszawy w modelu najbliższego sąsiada sięga 7-8 godzin i więcej (Pomorze Zachodnie, Sudety, Bieszczady). Z uwagi na przebieg linii kolejowych o wyższych parametrach prędkości ruchu izochrony wydłużają się w kierunku zachodnim (Łódź, Poznań), północnym (Trójmiasto) i północno-wschodnim (Białystok). W 2040 r. dochodzi do silnego skrócenia czasów podróży, a przebieg izochron ma kształt bardziej koncentryczny względem Warszawy.

W przypadku dostępności czasowej do miast wojewódzkich w 2019 r. obszary słabego obsłużenia koleją to zwłaszcza Pomorze Środkowe, wschodnie Mazury z Suwalszczyzną, pogranicze Podlasia i Mazur, wschodnie pogranicze (w tym Roztocze), Karpaty, Sudety, rejon Płocka i na południe od Kalisza. Czas przejazdu do najbliższej stolicy województwa sięga tam nawet 2-3 godzin. W 2040 r. dostępność w tych miejscach poprawia się do 1-2 godzin, a w granicach 2-3 godzin pozostają jedynie niektóre przygraniczne rejony górskie.

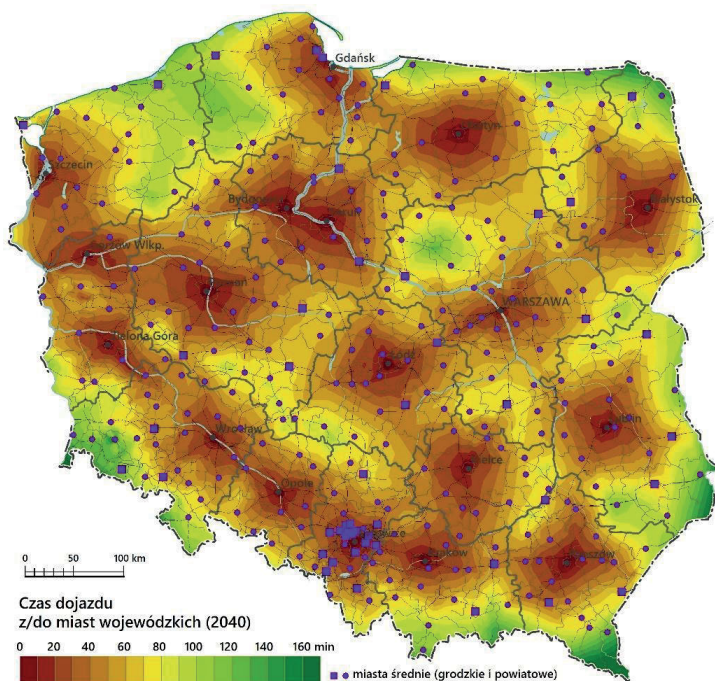
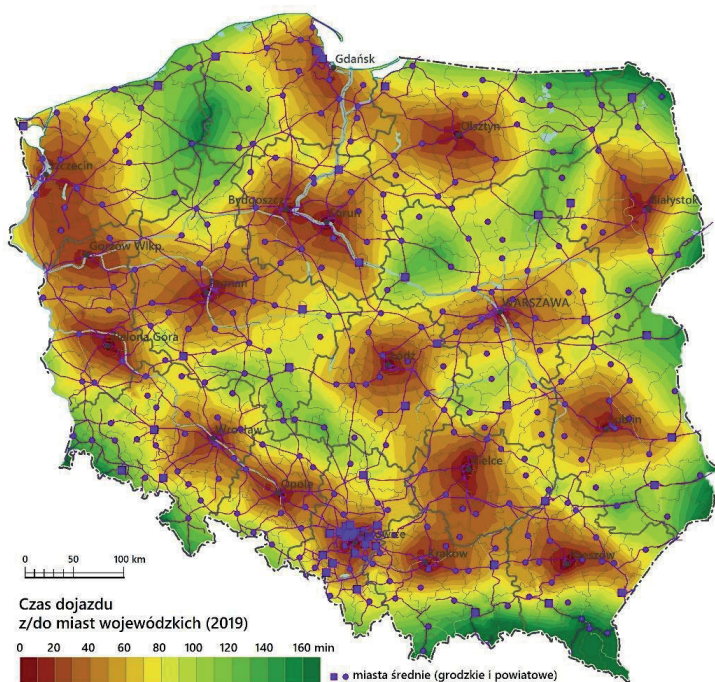
W przypadku ośrodków subregionalnych (niektóre z nich, jak zwłaszcza np. Bielsko-Biała, Częstochowa, Koszalin, Radom i Rybnik pełnią funkcje regionalne) kilka wysp słabej dostępności koleją (do nawet powyżej 2 godzin) występuje w przypadku Pomorza Środkowego, Mazur, okolic Hajnówki, Polesia, Bieszczad, Tatr z Podhalem i Kotliny Kłodzkiej. W 2040 r. czasy te w najgorszych przypadkach skracają się do około 90 minut.



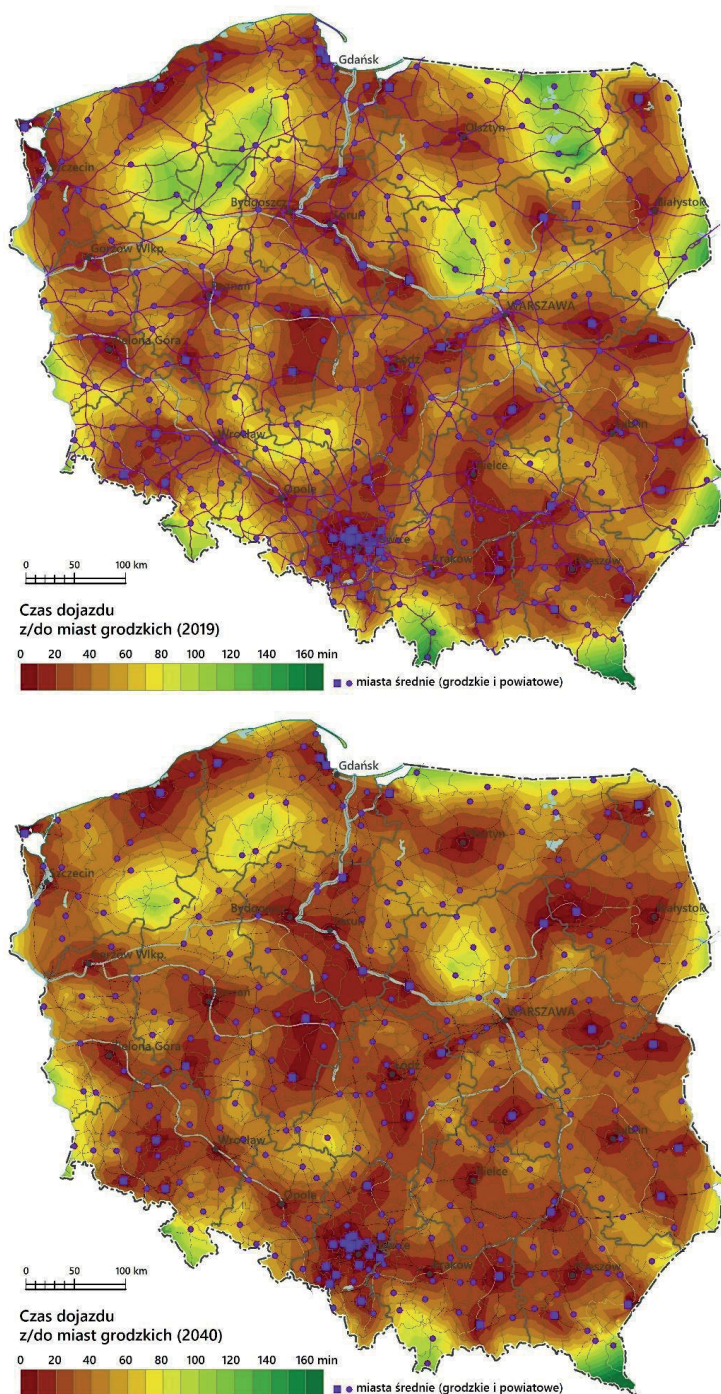
Ryc. 4.1. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do Warszawy w 2019 i 2040 r.
(wariant pełnej macierzy, macierz pełna dla ponad 1000 indywidualnych połączeń)
Źródło: na podstawie macierzy przejazdów przygotowanej przez CPK.



Ryc. 4.2. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do Warszawy w 2019 i 2040 r.
(wariant ograniczonej macierzy, macierz ograniczona wg najbliższych 6 sąsiadów)
Źródło: na podstawie macierzy przejazdów przygotowanej przez CPK.



Ryc. 4.3. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do miast wojewódzkich w 2019 i 2040 r.
(wariant ograniczonej macierzy, macierz ograniczona wg najbliższych 6 sąsiadów)
Źródło: na podstawie macierzy przejazdów przygotowanej przez CPK.



Ryc. 4.4. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do miast powiatowych grodzkich w 2019 i 2040 r. (wariant ograniczonej macierzy, macierz ograniczona wg najbliższych 6 sąsiadów)
Źródło: na podstawie macierzy przejazdów przygotowanej przez CPK.