

Perspektywy rozwoju Łódzkiego Węzła Kolejowego

Jan RACZYŃSKI¹, Agata POMYKAŁA²

Streszczenie

W artykule przedstawiono stan realizacji przedsięwzięć związanych z restrukturyzacją Łódzkiego Węzła Kolejowego. Proces restrukturyzacji ujęto w aspekcie uwarunkowań społeczno-gospodarczych dla Łodzi i regionu łódzkiego. Obecnie planowane inwestycje wymagały oceny powiązań gospodarczych w regionie oraz powiązania z innymi regionami Polski. Przedstawiono też stan realizacji zadań wynikających z rozporządzenia UE 1315/2013 o Transeuropejskiej Sieci Transportowej, gdyż przez region łódzki przebiegają oba główne na terenie Polski korytarze transportowe, a ponadto Łódź została zakwalifikowana w tym rozporządzeniu jako węzeł miejski TEN-T. W artykule przedstawiono także główne kierunki nowych przedsięwzięć inwestycyjnych w sieć kolejową w regionie łódzkim w perspektywie 2030 r.

Słowa kluczowe: systemy transportowe, infrastruktura, multimodalność, węzeł kolejowy

1. Wprowadzenie

Łódzki Węzeł Kolejowy (ŁWK) jest przykładem modelowej restrukturyzacji, która z niedrożnego i niespójnego systemu kolejowego ma doprowadzić do powstania nowoczesnego systemu z dobrze rozwiniętą koleją aglomeracyjną, centralnym węzłem multimodalnym dla województwa oraz systemem terminali do obsługi ruchu towarowego. Działania te są konsekwentnie prowadzone od 10 lat i przyniosły już pierwsze rezultaty, jakim jest wzrost przewozów pasażerskich i to pomimo nie ukończenia w terminie inwestycji w infrastrukturę kolejową, zaplanowanych w poprzedniej perspektywie finansowej 2007–2013. Pojawiły się też nowe korzystne trendy znacznego zwiększenia wolumenu przeładowanych towarów, na co ma wpływ centralne położenie Łodzi w układzie drogowym Polski. Jednak mimo pierwszych pozytywnych wyników wzrostu kolejowych przewozów, proces restrukturyzacji łódzkiego węzła wymaga intensyfikacji działań przyjętych do realizacji oraz opracowania i przygotowania kolejnego etapu inwestycji w ramach strategii w perspektywie 2030 r. Celem artykułu jest analiza stanu transportu kolejowego w województwie łódzkim także z historycznej perspektywy jego rozwoju i ocena zaspokajania potrzeb społeczno-gospodarczych.

W artykule przedstawiono społeczno-gospodarcze znaczenie kolei dla rozwoju regionu z wyszczególnieniem braków w sieci kolejowej, które powodują niedostateczne zaspokojenie potrzeb transportowych w regionie. Określo-

no także potencjał przewozowy. Ponadto omówiono plany restrukturyzacji węzła opracowane w latach 2007–2008, które są sukcesywnie realizowane. Przedstawiono korzyści, jakie będą osiągnięte w zakresie skrócenia czasu przejazdu w relacjach regionalnych i do innych miast wojewódzkich. Poruszono także problematykę włączenia województwa łódzkiego w sieć TEN-T oraz zaprezentowano zadania inwestycyjne konieczne do realizacji w perspektywie 2030 roku. Instytut Kolejnictwa i autorzy publikacji brali udział w opracowywaniu strategicznych dokumentów dla rozwoju Łódzkiego Węzła Kolejowego. Wyniki tych prac w syntetycznej formie przedstawiono w monografii wydanej przez Instytut Kolejnictwa w 2016 r. [6].

2. Znaczenie kolei w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu

Rozwój gospodarczy regionu łódzkiego jest związany z przemysłem włókienniczym zapoczątkowanym w pierwszej połowie XIX w. i powstaniem osad rzemieślników napływających ze Śląska i Niemiec. Możliwość wywozu produkowanych materiałów oraz importu surowców była warunkiem wzrostu i rozwoju produkcji.

Stymulatorem dynamicznego rozwoju Łodzi była budowa krótkiego odcinka linii kolejowej z Łodzi do Kuluszek (tzw. kolej fabryczno-łódzka), gdzie łączyła się z linią warszawsko-wiedeńską. Zgodnie z planami, linia ta miała nie

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, główny specjalista CNP92; e-mail: jracyński@ikolej.pl.

² Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, główny specjalista CNP92; e-mail: apomykała@ikolej.pl.

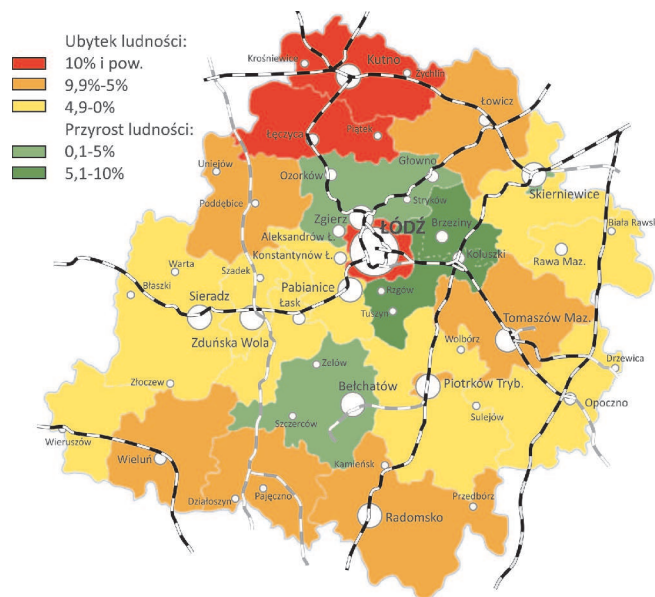
tylko połączyć Łódź z Koluškami, ale i przeciąć miasto ze wschodu na zachód i skierować się w kierunku Kalisza. Niestety plany te nie zostały zrealizowane i linia kończyła się przy ul. Dzikiej (obecnie ul. Sienkiewicza), gdzie usytuowano stację [6].

W 1903 r. została otwarta linia kolei warszawsko-kaliszkiej, która przebiegała od Zgierza do zachodnich krańców miasta. Kolej kaliska oraz wybudowana jednocześnie linia kolei obwodowej łącząca ją z linią Łódź – Koluški na lata wyznaczyły przestrzenny zasięg miasta, zapewniając jednocześnie upowszechnienie bezpośredniego dostępu do kolei przez systemy bocznic prowadzących do poszczególnych zakładów przemysłowych.

Obsługa połączeń pasażerskich w Łodzi przez długie lata miała marginalne znaczenie. Linie kolejowe, które powstały do 1914 roku, były budowane na podstawie koncesji głównie z myślą o zyskach z przewozu towarów. Prowadzenie przewozów pasażerskich było dodatkową możliwością, do której jednak nie przywiązywano większej wagi. Skutkowało to m.in. niską jakością standardu wyposażenia dworców, w szczególności najstarszego – Łodzi Fabrycznej, który aż do zamknięcia w 2011 roku nie miał zadaszeń wszystkich peronów, ani reprezentacyjnego budynku dworcowego.

Chociaż linie kolejowe w węźle łódzkim podlegały modernizacjom, to nigdy nie podjęto kompleksowych działań na rzecz uzupełnienia węzła o brakujące elementy sieci kolejowej i przekształcenia go pod względem potrzeb przewozów pasażerskich. Dopiero rozpoczęta w 2011 r. przebudowa dworca Łódź Fabryczna, utworzenie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, planowana budowa tunelu średnicowego pod miastem i budowa linii dużych prędkości oraz plany uzupełnienia sieci o nowe łącznice i linie kolejowe są systemowym działaniem ukierunkowanym na zaspokojenie potrzeb ruchu pasażerskiego.

Demografia, ekonomia i uwarunkowania społeczne wpływają na możliwości rozwoju przewozów regionalnych i aglomeracyjnych w regionie. Kluczowe znaczenie ma liczba mieszkańców znajdujących się w zasięgu infrastruktury kolejowej i potencjał ekonomiczny głównych celów dojazdów (przede wszystkim stolicy województwa). Przemiany gospodarcze, jakie zachodziły w regionie, miały wpływ na zmiany społeczne i migracje ludności. Bardzo silna depopulacja centralnego ośrodka aglomeracji – Łodzi, która nastąpiła w ciągu ostatnich 20 lat wiązała się nie tylko z upadkiem przemysłu włókienniczego i z charakterystycznym dla całej Polski spadkiem liczby ludności, ale także z migracją mieszkańców na przedmieścia do otaczających Łódź powiatów: zgierskiego, łódzkiego wschodniego, brzezińskiego i pabianickiego. Właśnie powiaty otaczające Łódź charakteryzują się dodatnim saldem ludności (brzeziński, łódzki wschodni, zgierski). Wzrost liczby ludności nastąpił też w powiecie bełchatowskim (wynikający z istnienia kombinatu górniczo-energetycznego „Bełchatów”) oraz w Skierniewicach w powiecie grodzkim, gdzie wzrost wiąże się z oddziaływaniem aglomeracji warszawskiej (rys. 1).



Rys. 1. Zmiana ludności w latach 1995–2014 według powiatów [10]

Według prognozy z 2014 r., w latach 2015–2020 ludność województwa zmniejszy się z 2 491 325 osób do 2 434 099 osób, tj. o 2,3%. Bardziej dynamiczny, blisko 5,2% spadek liczby ludności w regionie jest prognozowany w latach 2020–2030. Zakłada się, iż w 2030 r. region będzie zamieszkiwać 2 306 393 osób. Jednocześnie dalej postępować będzie alokacja ludności, zwłaszcza przez przenoszenie się części mieszkańców Łodzi do okolicznych gmin otaczających miasto.

Bardzo duża relokacja ludności związana z przemieszczaniem się z centrum miast na ich obrzeża, spowodowała gwałtowne zwiększenie liczby osób dojeżdżających do pracy. Według przeprowadzonych badań, codzienne dojazdy do Łodzi mogą być oceniane nawet na 100 tys. osób, co oznacza istotny wzrost (o 10%) liczby mieszkańców tzw. „dziennego pobytu” w Łodzi w ciągu typowego dnia roboczego. Saldo przepływów międzygminnych jest dodatnie dla trzech miast woj. łódzkiego: Łodzi, gdzie na jedną osobę wyjeżdżającą przypada 3,5 osoby przyjeżdżającej oraz Łęczycy i Brzeziny, a także dla dwóch gmin bezpośrednio graniczących z Łodzią, tj. Ksawerowa i Rzgowa [10].

Do oceny potencjału kolei w ruchu aglomeracyjnym i regionalnym zbadano liczbę mieszkańców mieszkających w zasięgu stacji. Szczegółowa ich liczba była szacowana na podstawie bazy danych obiektów ogólnogeograficznych dla poszczególnych stacji. Przyjęto w uproszczeniu, że w zasięgu 1 km, zasięgi nie pokrywają się. Łączna liczba mieszkańców w zasięgu systemu, jest więc prostą sumą liczby ludności w promieniu kilometra od poszczególnych stacji. Dla zasięgu 5 km, ze względu na nakładające się zasięgi, wystąpiła konieczność przyjęcia założeń upraszczających. W większych miastach utożsamiono zatem zasięg 5 km z całą miejscowością, dla stacji i przystanków położonych w mniejszych miejscowościach, wartości zreduko-

wano w zależności od odległości pomiędzy sąsiadującymi stacjami. Dzięki temu udało się na większą skalę uniknąć dublowania się użytkowników w zasięgach poszczególnych stacji. Szczegółową liczbę mieszkańców w zasięgu stacji przedstawiono w tablicy 1.

Tablica 1

Liczba mieszkańców w zasięgu oddziaływania stacji i przystanków kolejowych w 2014 roku według linii [11]

Korytarz / Region	Liczba mieszkańców w zasięgu 1 km	Liczba mieszkańców w zasięgu 5 km
Aglomeracja Łódzka (linie nr 14, 15, 16, 17, 25, 540)	288 110	830 601
Skierniewice – granica aglomeracji łódzkiej (linie nr 1, 17)	28 381	133 802
Węzeł koluszkowski – Radomsko (linia nr 1)	37 727	210 331
Węzeł koluszkowski – Opoczno (linia nr 25, 537)	32 546	120 341
Sieradz – granica aglomeracji łódzkiej (linia nr 14)	29 511	152 247
Kutno – granica aglomeracji łódzkiej (linia nr 16)	27 802	97 405
Łowicz – granica aglomeracji łódzkiej (linia nr 15)	23 598	88 687
Kutno – Łowicz (linia nr 3)*	6 468	27 103
Łowicz – Skierniewice (linia nr 11)*	2 384	29 237
Ogółem wszystkie korytarze:	476 527	1 569 412

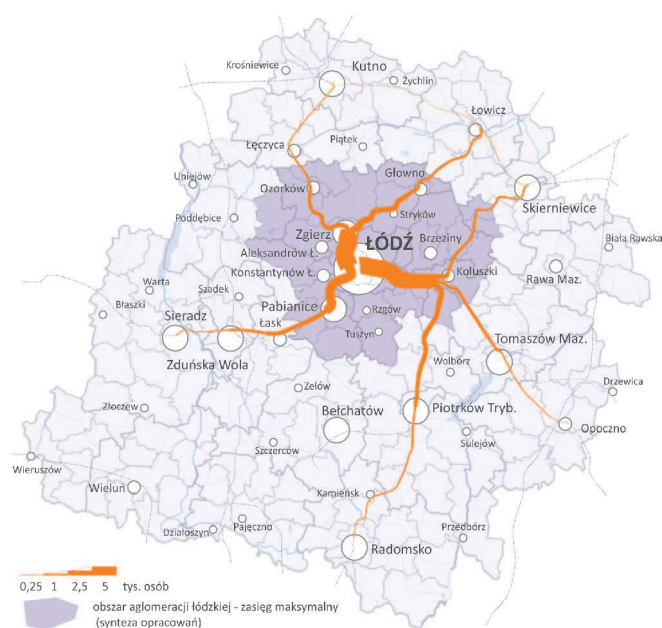
* Bez Kutna, Łowicza, Skierniewic – uwzględnione w innych korytarzach

W zasięgu 1 km od stacji i przystanków docelowego systemu, łącznie mieszka około 477 tys. mieszkańców, co stanowi 19,6% mieszkańców województwa. Oznacza to, że co piąty mieszkaniec będzie w stanie swobodnie korzystać z systemu kolejowego docierając na stację w sposób rutynowy – piechotą. Koncentracja ludności w zasięgu stacji jest znaczna – tereny znajdujące się w promieniu kilometra od stacji i przystanków kolejowych zajmują łącznie około 1,5% powierzchni województwa. Warto podkreślić, że znaczący wzrost liczby potencjalnych użytkowników będzie możliwy do osiągnięcia w przypadku budowy sieci nowych przystanków zwłaszcza na terenie Łodzi.

W promieniu 5 kilometrów od stacji systemu ŁKA znajduje się ponad 1,5 mln, czyli około 62% mieszkańców województwa. Oznacza to, że mimo słabego pokrycia obsza-

ru województwa przez sieć kolejową następuje wyraźna koncentracja ludności w sąsiedztwie istniejących i planowanych stacji, a projekt ŁKA wykazuje dużą zbieżność ze strukturami urbanistycznymi, które ma obsługiwać.

Z racji dominującej pozycji w województwie, Łódź stanowi istotny atraktor ruchu przyciągający dojazdy do pracy z terenu województwa. Jak podaje GUS, w 2011 roku do Łodzi spoza jej obszaru, do pracy dojeżdżało łącznie 49 206 osób, z czego 9396 pochodziło z innych województw. Mapę z głównymi kierunkami dojazdów do pracy przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Osoby dojeżdżające do pracy do Łodzi z gmin województwa łódzkiego położonych wzdłuż linii kolejowych znajdujących się w docelowym zasięgu ŁKA; dane dla roku 2011 [6]

Dojazdy do trzech wyższych uczelni analizowanych w opracowaniu [10], tj. dwóch największych publicznych uczelni łódzkich: Politechniki Łódzkiej i Uniwersytetu Łódzkiego oraz największej uczelni prywatnej, Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej, dotyczą danych z roku akademickiego 2011/2012. Na łączną liczbę studentów tych uczelni – ponad 60 tys. osób, 30% stanowią mieszkańcy Łodzi. Studiujący spoza regionu łódzkiego, głównie z woj. mazowieckiego, wielkopolskiego i świętokrzyskiego stanowią grupę 13 tys. osób. Największe przepływy studentów z gmin sąsiadujących z Łodzią dotyczą Pabianic, Zgierza, Łasku, Koluszek, Ozorkowa i Aleksandrowa Łódzkiego. Jest to ponad 50% studentów dojeżdżających z obszaru aglomeracji łódzkiej. Dojazdy do wyższych uczelni stanowią największy ilościowo rynek dojazdów do Łodzi w celach edukacyjnych i są najwyższe spośród wszystkich dojazdów. Uwzględniając pozostałe łódzkie szkoły wyższe można przyjąć, że podawane wartości dojazdów są wyższe o 10–15% [10].

3. Pierwsze plany restrukturyzacji węzła kolejowego z lat 2007–2008

W latach 2007–2008 opracowano koncepcję zasadniczej restrukturyzacji ŁWK [12]. Prace zainicjowano w związku z rozpoczęciem projektowania linii dużych prędkości z Warszawy do Wrocławia i Poznania, które mają przebiegać przez Łódź. Według analiz, w celu efektywnego przeprowadzenia tej linii przez węzeł łódzki, powinien być wybudowany centralny węzeł multimodalny w centrum miasta w miejscu starego Dworca Fabrycznego oraz tunel średnicowy pod centrum miasta, aby zapewnić szybki przejazd pociągów przez węzeł. Wskazano także na potrzebę modernizacji linii kolejowych w regionie łódzkim, których stan techniczny był niezadawalający, a na jednej z nich (Zgierz – Łowicz) zawieszono nawet ruch pasażerski. Na bazie istniejących linii i po ich modernizacji zaplanowano utworzenie systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Opracowane projekty uzyskały akceptację ze strony centralnych władz odpowiedzialnych za transport oraz zarządcy infrastruktury kolejowej. Projekty z perspektywy 2007–2013 sfinansowano ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) oraz z Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) Województwa Łódzkiego. Są to następujące projekty:

1. Rewitalizacja linii nr 15 na odcinku Zgierz – Łowicz (od grudnia 2016 r. prędkość na całej jego długości będzie podniesiona do 100 km/h).
2. Rewitalizacja linii 15, 16, 25 i 540 wchodzących w skład kolei obwodowej.
3. Modernizacja linii nr 17 (Łódź Fabryczna – Koluszki) wraz z przebudową stacji Łódź Widzew i budową nowego dworca podziemnego Łódź Fabryczna.
4. Budowa nowych i przebudowa istniejących przystanków w aglomeracji łódzkiej i na linii Zgierz – Łowicz.

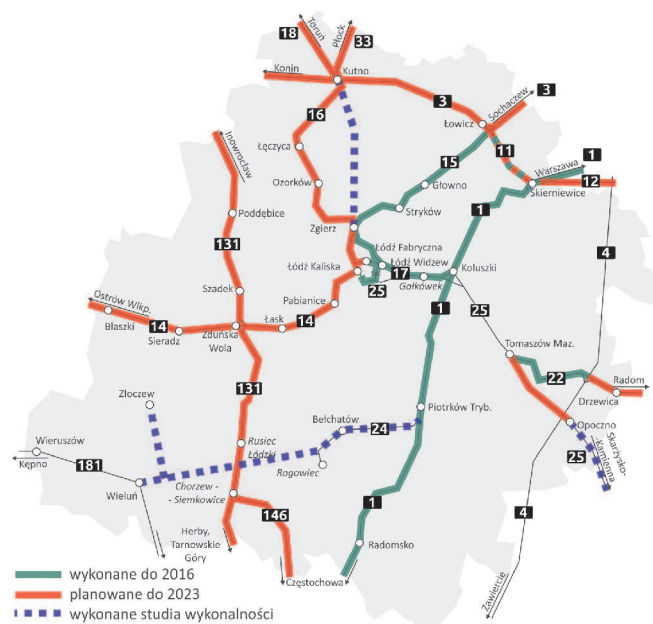
Inwestycje te umożliwiły uruchomienie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w ramach I etapu, który zakładał wykorzystanie istniejących już linii. Części zaplanowanych inwestycji jednak nie zrealizowano w terminie, a ich wykonanie przeniesiono na lata 2014–2020.

4. Inwestycje realizowane w ŁWK w perspektywie do 2023 r.

Do roku 2023 w kontrakcie regionalnym dla województwa łódzkiego zaplanowano wiele inwestycji infrastrukturalnych, które zamkną II etap restrukturyzacji ŁWK. Fundamentalne zmiany w węźle łódzkim przyniesie budowa linii średnicowej w tunelu pod centrum Łodzi. Zapewni on integrację połączeń różnych poziomów (od aglomeracyjnych po dalekobieżne) i dostęp do centrum miasta bezpośrednio ze wszystkich pociągów dalekobieżnych.

Dla połączeń aglomeracyjnych i regionalnych, budowa tunelu może przynieść istotną przewagę konkurencyjną wobec dojazdów z wykorzystaniem samochodu płynącą z zapewnienia dostępu wolnego od kongestii do kilku punktów w ścisłym centrum miasta. Dostęp ten będzie możliwy dzięki budowie przystanków pośrednich w tunelu. Sam fakt budowy tunelu jeszcze jednak nie zapewni znaczącego skrócenia czasu przejazdu przez Łódź dla pociągów tranzytowych.

Wśród planowanych inwestycji znajdują się też działania, które będą poprawiać możliwości realizacji połączeń aglomeracyjnych i regionalnych. Elektryfikacja linii Opatów – Tomaszów Mazowiecki pozwoli na ujednoczenie obsługi trakcyjnej i wyeliminowanie pojazdów spalinowych z obsługi połączeń pasażerskich na terenie województwa. Planowane są także prace przy liniach nr 3, 11, 33, co nie wpłynie jednak znacząco na dostępność komunikacyjną Łodzi. Wykaz ważniejszych prac inwestycyjnych na terenie województwa łódzkiego przewidzianych do realizacji zawiera rysunek 3.

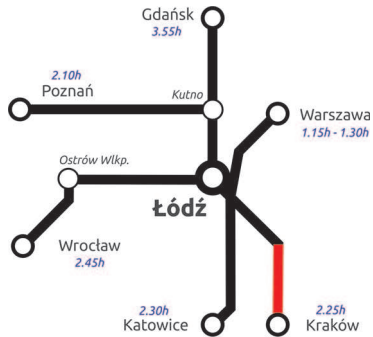


Rys. 3. Planowane inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej; opracowanie własne na podstawie [4, 5, 8, 9, 13]

Wyszczególnione na rysunku 3 inwestycje są przedmiotem obowiązującego Krajowego Programu Kolejowego [13]. W projekcie jego znowelizowanej wersji te inwestycje zostały potwierdzone oraz dodatkowo zaproponowane nowe inwestycje zgłoszone przez Urząd Marszałkowski w Łodzi [5]. Realizacja zaplanowanych inwestycji umożliwi w 2023 roku znaczące podniesienie prędkości maksymalnych i handlowych pociągów pasażerskich, co wpłynie na poprawę oferty przewozowej.

Po realizacji nowych inwestycji wzrośnie także dostępność transportowa Łodzi w kategorii czasu dojazdu z głównych aglomeracji w Polsce, a po zakończeniu planowanych

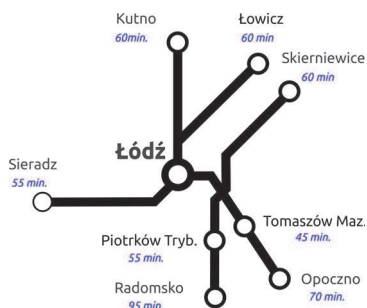
inwestycji czas przejazdu z Łodzi do prawie każdej z sąsiednich aglomeracji wyniesie poniżej 3 godzin (rysunek 4).



Rys. 4. Szacunkowe czasy przejazdu pociągami konwencjonalnymi z Łodzi do sąsiednich aglomeracji po zakończeniu planowanych inwestycji infrastrukturalnych (2023) [6]

W wyniku realizowanych i planowanych inwestycji w regionie będzie możliwe także skrócenie czasów przejazdów pociągów w relacjach wewnątrzregionalnych. Ponadto wzrośnie też częstotliwość kursowania pociągów – do 30 minut w godzinach szczytu. Na centralnym odcinku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna – tunel średnicowy, w godzinach szczytu pociągi będą kursować co 10 minut.

Budowa tunelu średnicowego i skrócenie czasów przejazdów w wyniku planowanych inwestycji infrastrukturalnych, w radykalny sposób poprawi dostępność nie tylko Łodzi, w szczególności jej centrum, ale także innych miast województwa w bezpośrednich relacjach przez Łódź (rysunek 5). Doprowadzi to do poprawy spójności gospodarczej i społecznej województwa.

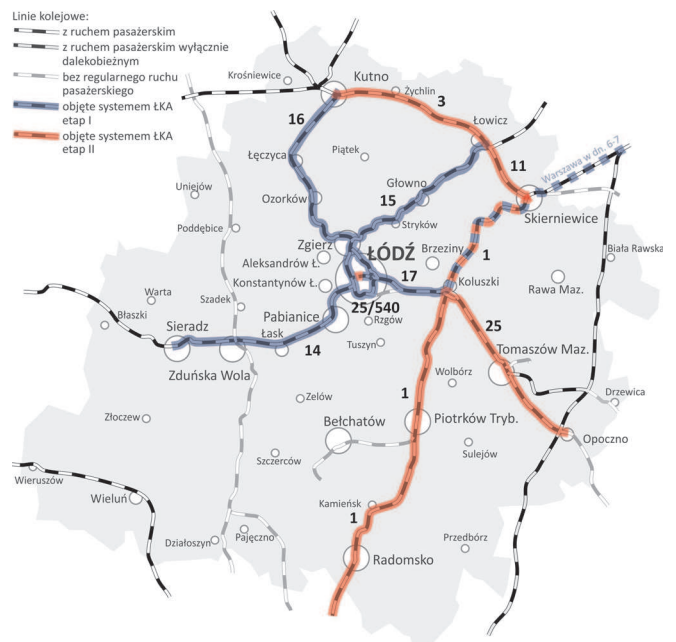


Rys. 5. Szacunkowe czasy przejazdu pociągami aglomeracyjnymi i regionalnymi w województwie łódzkim po zakończeniu planowanych inwestycji infrastrukturalnych [6]

Zgodnie z założeniami przyjętymi w 2008 r., Łódzka Kolej Aglomeracyjna w I etapie do 2015 r. operuje na istniejącej sieci kolejowej, obsługując relacje do Sieradza, Kutna, Łowicza i Koluszek. Dalsza modernizacja sieci kolejowej w regionie łódzkim i budowa linii średnicowej w tunelu pod centrum miasta umożliwi realizację II etapu [1, 3]. Zakłada się, że sieć kolei aglomeracyjnej w II etapie będzie się opierać na istniejących liniach kolejowych oraz na nowej linii średnicowej prowadzonej od dworca Łódź Widzew

do nowego dworca Łódź Fabryczna w obecnym korytarzu kolejowym poddanym przebudowie, a następnie tunelem pod śródmieściem Łodzi do węzła trójkątnego Polesie, umożliwiającego wjazd pociągów na dworzec Łódź Kaliska oraz na linię w kierunku Zgierza. Wzrośnie też liczba przystanków na terenie Łodzi, a także w innych regionach województwa.

W tym okresie zakłada się rozwój sieci połączeń z I etapu, rozwój usług dla pasażerów, doskonalenie systemu taryfowego, rozwój multimodalności z innymi środkami transportu, w tym z komunikacją miejską w dużych miastach. Sieć połączeń będzie wydłużona z Łodzi do Piotrkowa Tryb., Radomska, Tomaszowa Maz., Opoczna, Skierniewic oraz będzie przejęta obsługa linii Kutno – Łowicz – Skierniewice (rys. 6). Do realizacji tego etapu zostanie zakupiony nowy tabor o parametrach identycznych z obecnie już eksploatowanym przez ŁKA.



Rys. 6. Zasięg obsługi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w II etapie (do 2023 r.); opracowano na podstawie [2]

Do 2023 r. będzie zmodernizowana prawie cała sieć kolejowa wykorzystywana do przewozów towarowych w województwie łódzkim. Po wybudowaniu linii średnicowej, w tunelu pod centrum miasta będzie możliwe odciążenie linii kolei obwodowej na potrzeby pociągów towarowych i daleko zaawansowana separacja ruchu towarowego od pasażerskiego, co stworzy dogodne warunki do prowadzenia ruchu towarowego przez łódzki węzeł kolejowy.

Mimo braku skoordynowanych i finansowanych ze środków publicznych inwestycji w terminale i punkty przeładunkowe, w województwie łódzkim powstały nowe terminalne na stacjach Stryków, Kutno, Łódź Chojny. Do obsługi Strefy Ekonomicznej opracowano również studium wykonalności dla terminala w Kleszczowie. W ramach Re-

gionalnego Programu Operacyjnego w obecnej perspektywie finansowej zaplanowano środki finansowe na wsparcie transportu Intermodalnego, jednak plan inwestycji nie został jeszcze opracowany.

5. Łódzki węzeł sieci TEN-T

Przez województwo łódzkie przechodzą następujące linie kolejowe sieci TEN-T [7]:

1) bazowej pasażerskiej:

- Gdynia – Warszawa – Katowice (linią CMK) – południowa granica Państwa (Zebrzydowice),
- Łódź – Opoczno Płd. (linia CMK),
- nowa linia dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław z jej przedłużeniami do Berlina i Pragi;

2) bazowej towarowej:

- Kunowice (granica Państwa) – Poznań – Warszawa – Terespol,
- Łowicz – Skierniewice – Łuków (obwodnica Warszawy),
- Zduńska Wola – Łódź – Koluszki – Warszawa,
- Gdynia – Zduńska Wola – Katowice – granica Państwa (Zebrzydowice);

3) kompleksowej:

- Łódź – Opoczno – Skarżysko – Przeworsk (Przemysł).

W ogólnej ocenie w sieci TEN-T znalazły się najważniejsze linie kolejowe w województwie, zapewniające dogodne połączenia z innymi ośrodkami krajowymi. W zakresie połączeń międzynarodowych nowa sieć TEN-T obejmuje połączenia z Niemcami, krajami bałtyckimi, Republiką Czeską i Słowacją. Ponadto budowa do 2030 r. linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław z jej przedłużeniami do Berlina i Pragi umożliwi włączenie makroregionu do europejskiej sieci kolei dużych prędkości. Będzie to miało kluczowe znaczenie dla rozwoju makroregionu, zwłaszcza w obliczu przesuwania akcentów z transportu drogowego na kolejowy.

Z punktu widzenia rozwoju kolejowych przewozów towarowych, województwo łódzkie znalazło się na skrzyżowaniu głównych korytarzy transportowych w Europie zarówno kolejowych, jak i drogowych. Ich połączenia z siecią krajową tworzą dogodny dostęp dla pociągów towarowych do głównych ośrodków regionu. Szczególnie cenne jest połączenie kolejowe Łodzi przez Skarżysko z południowo-wschodnią Polską (linia nr 25), wymagające jednak dużych inwestycji modernizacyjnych. Stwarza to dobre podstawy odbudowy potencjału przemysłowego województwa łódzkiego (rys. 7).

Nowością w rozporządzeniu 1315/2013 jest zdefiniowanie węzłów miejskich sieci TEN-T. Węzły te mają być miejscem integracji różnych środków transportu. Lista węzłów została załączona do rozporządzenia, na tej liście znajduje się także Łódź. Jako główne terminale drogowo-kolejowe zostały wyznaczone w załączniku II pkt. 2 do rozporządzenia terminale Łodzi i Strykowie.



Rys. 7. Sieć TEN-T na terenie województwa łódzkiego według rozporządzenia UE 1315/2013 [7]

Jednym z podstawowych założeń idei sieci TEN-T było sformułowanie zadania dotyczącego wykorzystania efektów rozwoju wysokiej jakości połączeń transportowych na potrzeby mieszkańców regionów objętych tą siecią. Głównym regionalnym centrum dystrybucji pasażerów i towarów są w tej idei węzły TEN-T. Inwestycje w rozwój węzła jego regionalnej i miejskiej sieci transportowej powinny być projektami komplementarnymi dla inwestycji w tę sieć.

W regionie łódzkim osiągnięto stosunkowo wysoki poziom integracji sieci transportowej transeuropejskiej z siecią transportową lokalną. O ile jednak inwestycje w sieć pasażerską są dotychczas realizowane według konsekwentnej strategii a wysoki stopień integracji obu sieci będzie osiągnięty w perspektywie 2023 r., to inwestycje w terminale i punkty przeładunkowe towarów są niedostateczne i wymagają przyjęcia długookresowej strategii. Wyrazem potrzeb rynkowych w tym zakresie jest ich żywiołowy rozwój w Strykowie, Kutnie i stacji Łódź Chojny, ale przy niedostatecznej bazie materialnej i niedostatecznym wsparciu finansowym (tabl. 2).

Z zestawienia w tablicy 2 wynika, że zasadnicza część inwestycji zostanie zrealizowana w latach 2014-2020. Kluczowym projektem do realizacji w kolejnej perspektywie będzie budowa linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Rozporządzenie 1316/2013 przewiduje w obecnej perspektywie kontynuowanie prac przygotowawczych do jej budowy. Wymagane są także inwestycje w sieć terminali towarowych z możliwością wsparcia ze środków unijnych. Obecnie brakuje strategii rozwojowej w tym zakresie.

Tablica 2

Ocena możliwości realizacji sieci TEN-T w województwie łódzkim [3]

Elementy sieci TEN-T	Rodzaj sieci	Obecny stan / planowane inwestycje	Termin ukończenia
Gdynia – Warszawa – Katowice (linią CMK) – południowa granica Państwa (Zebrzydowice)	Bazowa pasażerska	W trakcie modernizacji. Kontynuacja w latach 2015–2023.	2023
Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol	Bazowa towarowa	Zasadnicze prace ukończone. Kontynuacja w latach 2015–2023.	2023
Łódź – Opoczno Płd. (linia CMK)	Bazowa pasażerska	W trakcie częściowej rewitalizacji. Do 2020 r. zaplanowano elektryfikację odcinka Tomaszów Maz. – Opoczno.	2023
Nowa linia dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław z przedłużeniami do Berlina i Pragi	Bazowa pasażerska	Ukończenie prac studialnych w 2015 r.	2030
Łowicz – Skierniewice – Łuków (obwodnica Warszawy)	Bazowa towarowa	Oczekiwanie na modernizację	2023
Zduńska Wola – Łódź – Koluszki – Warszawa	Bazowa towarowa	W trakcie modernizacji. Kontynuacja w latach 2015–2023.	2023
Gdynia – Zduńska Wola – Katowice – granica Państwa (Zebrzydowice)	Bazowa towarowa	W trakcie rewitalizacji. Kontynuacja w latach 2015–2023.	2023
Łódź – Opoczno – Skarżysko – Przeworsk (Przemysł)	Kompleksowa towarowa	Oczekiwanie na modernizację. Do 2020 r. zaplanowano elektryfikację odcinka Tomaszów Maz. – Opoczno.	2023

6. Kierunki rozwoju ŁWK w perspektywie 2030 r.

Inwestycje, które będą zrealizowane do 2023 r. nadal nie zapewniają dostatecznej dostępności transportowej regionu i konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego zarówno w relacjach na terenie województwa, jak w połączeniach dalekobieżnych. Dla większości połączeń dalekobieżnych Łodzi z innymi miastami, kolej będzie operować na trasach o stosunkowo niskiej prędkości handlowej i będzie konkurować z nowymi drogami ekspresowymi i autostradami. Dojazdy z Łodzi do Wrocławia, Poznania, Gdańska będą wyraźnie niekonkurencyjne z punktu widzenia czasu przejazdu wobec alternatywy drogowej. Realizacja zadań z perspektywy 2014–2020 umożliwi poprawę oferty przewozowej do najbliższych miast wojewódzkich, ale tylko w relacji z Łodzi do Krakowa z wykorzystaniem linii CMK kolej będzie w pełni konkurencyjna. Dalsza poprawa jakości i konkurencyjności połączeń kolejowych z Łodzi do innych dużych miast w Polsce będzie możliwa dopiero po wybudowaniu linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław.

W zakresie obsługi na poziomie regionu i aglomeracji, kierunki wzdłuż ważnych pasm osadniczych nadal pozostaną niedostatecznie obsługiwane lub w ogóle nieobsługiwane. Ponieważ radykalna poprawa obecnego stanu wymagałaby znacznych inwestycji, wskazane jest przeprowadzenie bardziej szczegółowych studiów w tym zakresie. Koncepcje nowych inwestycji były przedmiotem prac In-

stytutu Kolejnictwa [6]. Dotychczasowe propozycje można podzielić na następujące grupy:

1. Inwestycje o lokalnym zakresie oddziaływania, do których można zaliczyć przedsięwzięcia wspierające rozwój Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, takie jak budowa Węzła Widzewska (włączenie kolei obwodowej do obsługi nowego dworca Fabrycznego), nowe linie do portu lotniczego, osiedla Olechów, Aleksandrowa, Tuszyna oraz budowa nowych przestanków zarówno w Aglomeracji Łódzkiej jak w regionie.
2. Inwestycje o znaczeniu ponadregionalnym, m.in. budowa nowej linii Zgierz – Kutno, linii Bełchatów – Wieluń / Złoczew do przewozu węgla brunatnego i obsługi przewozów pasażerskich, budowa łącznika Końskie (linia nr 25) – Kielce do bezpośredniego połączenia Kielc z Łodzią.
3. Inwestycja międzynarodowa – budowa linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław, jako element sieci TEN-T łączącego stolicę Polski, Republiki Czeskiej i Niemiec, włączająca Polskę do europejskiej sieci kolei dużych prędkości z możliwością wykorzystania tej linii w regionie łódzkim dla połączeń regionalnych.

7. Podsumowanie

Podjęte działania w kierunku restrukturyzacji Łódzkiego Węzła Kolejowego już w I etapie ich realizacji przyniosły wymierne efekty w postaci wzrostu przewozów pasażerskich.

Jest to związane zarówno z częściową poprawą jakości infrastruktury kolejowej, jak i wprowadzeniem nowej jakości usług w postaci przewozów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej opartych na taborze kolejowym nowej generacji i nowym podejściu do pasażera, w tym na ofercie Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego.

Obecnie w trakcie realizacji znajdują się przedsięwzięcia składające się na II etap restrukturyzacji ŁWK. W zakresie nowej infrastruktury, głównym projektem jest budowa tunelu średnicowego pod centrum miasta, który zapewni udrożnienie przejazdu przez miasto. Zostaną też zrealizowane modernizacje na pozostałych liniach kolejowych. W wyniku tych inwestycji Łódzka Kolej Aglomeracyjna będzie mogła poszerzyć swój zasięg. Z powodu zwiększonych potrzeb przewozowych będzie zakupiony dodatkowy tabor (14 trzywagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych z opcją zwiększenia zamówienia o dalsze 7 pojazdów).

Kolejnym etapem powinna być realizacja przedsięwzięć, które zapewnią poszerzenie sieci kolejowej w województwie oraz włączenie regionu w sieć TEN-T przede wszystkim przez budowę linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław.

Bibliografia

1. Aktualizacja koncepcji rozwoju Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku, Instytut Kolejnictwa, 2014.
2. Koncepcja obsługi taborowej połączeń kolejowych Województwa Łódzkiego do 2020 r. z perspektywą do 2030 r., Instytut Kolejnictwa, 2014.
3. Koncepcja rozwoju Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku, Instytut Kolejnictwa 2013.
4. Kontrakt Terytorialny dla Województwa Łódzkiego, Dokument przyjęty uchwałą nr 229 Rady Ministrów z dnia 12 listopada 2014.
5. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Minister Infrastruktury i Budownictwa. Projekt, lipiec 2016.
6. Monografia Łódzki Węzeł Kolejowy – stan obecny i perspektywy rozwoju pod red. dr inż. Andrzeja Massela, Instytut Kolejnictwa, 2016.
7. Raczyńska-Buława E.: *Railway (r)evolution In the center In Poland*. Technology, Transport, Systems 6/2016.
8. Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020. Dokument zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej nr C(2014) 10171 z dnia 18 grudnia 2014.
9. Regionalny Program Transportowy Województwa Łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020. Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego. Łódź, czerwiec 2016.
10. Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Studia KPZK PAN, Warszawa 2012, s. 83-102.
11. Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu. Konsorcjum IDOM Inżynieria y Consultoria S.A. i IDOM Inżynieria Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. Podwykonawca Instytut Kolejnictwa w Warszawie, 2015 r. [Na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi].
12. Studium rozwoju funkcjonalnego łódzkiego węzła kolejowego w aspekcie budowy linii dużych prędkości w Polsce i zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych aglomeracji łódzkiej, wykonane na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi przez SITK RP Oddział w Łodzi, 2007.
13. Uchwała Rady Ministrów 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.