

Tomasz Bużalek, Jan Raczyński

Połączenie Łodzi i Kielc jako element krajowej sieci kolejowej – stan obecny i perspektywy rozwoju

Łódź i Kielce to stolice dwóch sąsiadujących ze sobą województw, oddalone od siebie o około 140 km, połączone siecią zależności funkcjonalnych, wynikających zarówno z różnicy potencjałów ludnościowych, jak i komplementarności ofert obu ośrodków.

Regiony łódzki i świętokrzyski wchodzą w zależności przestrzenne o różnym charakterze, tworząc np. klaster przemysłu wydobywczego i przetwórczego surowców mineralnych z wiodącą w kraju gałęzią produkcji ceramiki budowlanej. Relacje te nie są jednak odzwierciedlone w kształcie i parametrach sieci transportowej. Miast tych nie łączy jakkolwiek bezpośrednia linia kolejowa, a sieć kolejowa na pograniczu województw łódzkiego i świętokrzyskiego jest rzadka i w złym stanie technicznym. Historycznie ukształtowane linie kolejowe bazują na dziewiętnastowiecznych zależnościach przestrzennych, które uległy częściowej dezaktualizacji. Sieć drogowa łącząca ośrodki ma stosunkowo niski standard i również słabo odzwierciedla relacje przestrzenne zachodzące w pasie osadniczym rozciągającym się między Łodzią a Kielcami, nie stwarzając dobrych warunków do krystalizacji sieci osadniczej.

W wyniku modernizacji istniejących linii oraz budowy nowych, krótkich odcinków uzupełniających możliwe jest utworzenie szybkiego połączenia kolejowego pomiędzy obu miastami oraz stworzenie warunków dla rozwoju systemów kolei regionalnych na osi tych dwóch miast. Stworzony w ten sposób element obsługi będzie też ważnym elementem sieci krajowej, który zapewniłby Kielcom dogodne połączenia kolejowe z centralną i zachodnią Polską oraz Niemcami. Zasadniczym elementem kształtowania sieci połączeń kolejowych na styku województw łódzkiego i świętokrzyskiego jest linia kolejowa nr 25. Podstawowym aktem prawnym sankcjonującym jej pozycję w szkieletowej sieci połączeń kraju i kontynentu jest jej wpisanie do znowelizowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) według projektu rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej [1]. Za elementy uzupełniające i pozwalające na pełne wykorzystanie trasy w obsłudze regionów uznać należy uzupełnienia sieci postulowane już w podejmowanych wcześniej pracach studialnych:

- budowę odcinka linii łączącej linie nr 25 i nr 8, skracającego połączenie kolejowe między Łodzią a Kielcami do około 140 km a czas przejazdu poniżej 1 godz. i 30 min;
- budowę łącznic od linii nr 25 do Centralnej Magistrali Kolejowej (linia nr 4), które umożliwią bezpośrednio i szybkie połączenie Łodzi z Krakowem (około 2 godz. 30 min) i Kielc z Warszawą (poniżej 1 godz. 30 min).

Historia i stan obecny

Linia kolejowa nr 25 jest jedną ze starszych linii kolejowych w Polsce. Historia i przyczyny powstania po dziś dzień mają jednak istotny wpływ na jej funkcjonowanie. Jej zasadnicza część powstała w 1885 r., jako odnoga linii Dąbrowa Górnicza – Dęblin (Kolej Iwanogrodzko-Dąbrowska). Głównym celem budowy linii było włączenie Zagłębia Staropolskiego w powstający system kolejowy Królestwa Polskiego. Linia z Dąbrowy Górniczej ułatwiała dowóz węgla z Zagłębia Dąbrowskiego, a odnoga w kierunku Łodzi – łączyła z łódzkim okręgiem przemysłowym, jako potencjalnym rynkiem zbytu produktów wytwarzanych w świętokrzyskich zakładach metalurgicznych. Wybudowana linia łączyła poszczególne miasta zagłębia staropolskiego (Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Skarżysko-Kamienna, Stąporków, Końskie) z węzłem koluszkowskim. Na odcinku Słotwiny – Tomaszów – Opoczno – Końskie linia przebiega niemal w linii prostej. Tłumaczyć to można rzadszą wówczas siecią osadniczą i brakiem większych ośrodków przemysłowych. Na terenie dawnego zagłębia staropolskiego linia jest bardziej kręta ze względu na większe zróżnicowanie rzeźby terenu i dostosowanie się do istniejącej sieci ośrodków przemysłowych.

W przeciwieństwie do Linii Warszawsko-Wiedeńskiej i fabryczno-łódzkiej, biegnących przez Koluszki, analizowaną linię wybudowano stosując szeroki rozstaw szyn (stosowany w Rosji). Po wybudowaniu szerokotorowej linii Warszawa – Łowicz – Łódź – Kalisz w 1902 r. nastąpiło przedłużenie linii ze stacji Słotwiny, wzdłuż istniejącej linii Koluszki – Łódź Widzew, a następnie po trasie tzw. Kolei Obwodowej do dworca Łódź Kaliska. Przekucie linii na rozstaw normalny i jej integracja z całą siecią krajową nastąpiła dopiero po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. Odmienne rozstawy szyn i różnice własnościowe na etapie budowy (linie były budowane przez koncesjonariuszy) stały się najprawdopodobniej głównym powodem, dla którego linia nie została zintegrowana z resztą sieci i nie współkształtowała węzła koluszkowskiego, tylko początkowo skończyła się w pobliżu Koluszek, by następnie – po przedłużeniu – ominąć je od południa, bez wprowadzania w węzeł. Po przekuciu linii na rozstaw normalny nastąpiła konieczność budowy systemu łącznic, które w całości znalazły się na południe od stacji Koluszki. W takim układzie przejazd na trasie Łódź – Tomaszów Mazowiecki wymaga odwracania biegu pociągu w Koluszkach albo ominięcia tej stacji.

W okresie międzywojennym linia – przedłużona do Sandomierza – stała się elementem obsługi Centralnego Okręgu Przemysłowego. W czasie II wojny światowej linię uznano za strategiczne połączenie Wielkopolski z zachodnią Ukrainą, które stanowiło ważny element obsługi frontu wschodniego. W warunkach okupacyjnych wybudowano odcinek Łódź Chojny – Łódź Olechów – Bedoń, przebudowano węzeł koluszkowski i rozpoczę-

to budowę nowej linii Tomaszów Mazowiecki – Radom, którą kontynuowano po zakończeniu wojny i oddano do użytku w 1949 r. Trasa ta w dużej mierze przejęła rolę tranzytowego ciągu w transporcie towarów w kierunku południowo-wschodnim, zmniejszając znaczenie odcinka Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna.

Do marginalizacji znaczenia odcinka Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna przyczyniła się także budowa w latach 70. XX w. Centralnej Magistrali Kolejowej (linia nr 4). Nowa trasa magistralna przecięła linię numer 25 w okolicy Opoczna, ale bez umożliwienia przejazdu między oboma liniami. Zjazd z budowanej magistrali w tym rejonie wykonano na linię Tomaszów – Radom, wówczas już zelektryfikowaną. Linia z Tomaszowa do Skarżyska-Kamiennej pozostała natomiast jedynym istotnym niezelektryfikowanym odcinkiem sieci kolejowej w tej części kraju, a zatrzymanie procesu elektryfikacji po 1989 r. utrwaliło ten stan [2]. W ten nieco przypadkowy sposób doprowadzono do sytuacji, w której linia numer 25, zbudowana z myślą przede wszystkim o transporcie towarów, nie przejęła z czasem w wystarczającym stopniu funkcji obsługi ruchu pasażerskiego. Istnienie wyizolowanego odcinka niezelektryfikowanego utrudniało realizację przewozów, zwłaszcza tranzytowych i sukcesywnie zmniejszało znaczenie trasy poprzez wymuszanie kłopotliwej zmiany traktacji na stacjach w Tomaszowie i Skarżysku – Kamiennej, wymuszanie przesiadek, lub kierowanie pociągów dalekobieżnych innymi trasami. Ostatecznie doszło do likwidacji pasażerskich połączeń dalekobieżnych na tej trasie i stopniowego ograniczania połączeń lokalnych, aż do ich zawieszenia w 2009 r. (fot. 1). Od grudnia 2012 r. ponownie uruchomiono połączenia na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Opoczno z zastosowaniem niskopojemnego taboru serii SN81. Na linii przez cały czas prowadzone są natomiast przewozy towarowe, związane między innymi z obsługą kopalni piasków szklarskich, ładowni drewna, czy bazy paliw płynnych.

Parametry i stan techniczny linii

Współcześnie linia numer 25 jest linią bardzo niespójną, o skrajnie różnych parametrach i charakterze na poszczególnych odcinkach.

■ Łódź Kaliska – Łódź Chojny

Jest to linia dwutorowa, zelektryfikowana, wyremontowana do prędkości szlakowej 100 km/h, planowana jako element obsługi

przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną. Jest to ważna linia towarowa, a do czasu budowy tunelu średnicowego w Łodzi – kluczowa w węźle łódzkim linia dla pasażerskich pociągów dalekobieżnych.

■ Łódź Chojny – Gałkówek

Zelektryfikowana linia dwutorowa o przeciętnym stanie technicznym (ale z możliwością zwiększenia prędkości co najmniej do 120 km/h), zasadniczo towarowa, aktualnie przejmująca część ruchu pasażerskiego ze względu na prowadzone prace remontowe w węźle łódzkim.

■ Gałkówek – Tomaszów Mazowiecki

Linia dwutorowa, zelektryfikowana, o prędkości szlakowej 80–100 km/h, z miejscowymi zwolnieniami i w pogarszającym się stanie technicznym. W obrębie stacji występują niekorzystne układy torowe, wymuszające lokalne zwolnienia do 40 km/h. Stacje, w tym stacja w Tomaszowie Mazowieckim, wymagają modernizacji peronów, ale zasadniczo nie wymagają budowy peronów dodatkowych. Linia o małym rozwinięciu i długich odcinkach prostych. Ma obecnie duże znaczenie w ruchu towarowym, drugorzędne w ruchu regionalnym i istotne w dalekobieżnym ruchu pasażerskim, jako łącznik Łodzi i Centralnej Magistrali Kolejowej. Istnieje możliwość włączenia jej do systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej ze względu na duży potencjał Tomaszowa Mazowieckiego.

■ Tomaszów Mazowiecki – Opoczno

Linia jednotorowa, niezelektryfikowana, o prędkości szlakowej 60 km/h z lokalnymi ograniczeniami, w pogarszającym się stanie technicznym. Ma przebieg niemal prostoliniowy (rozwinięcie 1,03), bez większych łuków. Istotne znaczenie w ruchu towarowym, w tym generowanym lokalnie (obsługa przemysłu wydobywczego, drzewnego i mineralnego). Od grudnia 2012 r. na linii ponownie realizowane są regionalne przewozy pasażerskie, stanowi ona najkrótszą trasę łączącą Łódź z Centralną Magistralą Kolejową, ale nie ma możliwości wjazdu na tę linię, co wydłuża trasę przejazdu pociągów dalekobieżnych o ok. 15 km na odcinku niecałych 30 km.

■ Opoczno – Końskie

Linia jednotorowa, niezelektryfikowana o prędkości szlakowej 60 km/h z lokalnymi ograniczeniami, w pogarszającym się stanie technicznym. Małe rozwinięcie linii (1,05), bez większych łuków. Istotne znaczenie w ruchu towarowym, w tym generowanym lokalnie (obsługa przemysłu drzewnego i mineralnego). Brak obecnie ruchu pasażerskiego.

■ Końskie – Skarżysko-Kamienna

Linia jednotorowa niezelektryfikowana o prędkości szlakowej 60 km/h i mniejszych, w złym stanie technicznym. Odcinek bardziej kręty od pozostałych (rozwinięcie ok. 1,14), o łukach dających możliwości modernizacji w celu zwiększenia prędkości szlakowej (minimalny promień 1100 m). Istotne znaczenie w ruchu towarowym, w tym generowanym lokalnie (obsługa przemysłu drzewnego, metalurgicznego i mineralnego). Brak obecnie ruchu pasażerskiego.

Wyraźnie widać, że stan i wyposażenie linii są najgorsze na środkowych odcinkach, a zdecydowanie lepsze na odcinkach skrajnych. Utrudnia to racjonalne wykorzystywanie linii, zwłaszcza w charakterze linii tranzytowej i *de facto* eliminuje możliwość realizowania konkurencyjnych czasowo połączeń pasażerskich na całej trasie. Jednocześnie jednak podkreśleniem rangi linii jest jej umieszczenie w zaktualizowanej wersji sieci połączeń transeuropejskich TEN-T, w tym odcinka Łódź – Opoczno jako elementu



Fot. 1. Wrzesień 2005 r. Krzyżowanie pociągu relacji Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna i pociągu w relacji przeciwnej na schyłkowym etapie funkcjonowania połączeń pasażerskich na linii nr 25

Fot. T. Bużalek

przyszłej sieci kolei dużych prędkości. Pokazuje to, że linia pełni istotną rolę w krajowej i międzynarodowej sieci połączeń, a jej niska ranga wynika głównie z zaniedbań modernizacyjnych. Linia powinna odgrywać wiodącą rolę w połączeniach Wielkopolski, Kujaw i regionu łódzkiego z Podkarpaciem, regionem świętokrzyskim i południową Lubelszczyzną, a także z południowo-zachodnią Ukrainą. Największą rozbieżnością między tak określoną rolą linii a strukturą osadniczą obsługiwanych obszarów jest historycznie uwarunkowany brak włączenia stolicy województwa świętokrzyskiego bezpośrednio do obsługi przez linię numer 25. Wynikający z tego brak bezpośredniego wyjazdu z Kielc w kierunku północno-zachodnim pozbawia stolicę województwa świętokrzyskiego dobrych połączeń kolejowych z Wielkopolską, Pomorzem, Kujawami i regionem łódzkim.

Propozycje przekształceń w celu wykorzystania potencjału infrastruktury kolejowej

Poniesienie nakładów inwestycyjnych na modernizację linii nr 25 może przynieść radykalną poprawę stopnia i sposobu jej wykorzystania. Prowadzić będzie do skokowego wzrostu liczby i jakości połączeń różnych poziomów obsługi – aglomeracyjnego, regionalnego, bliskiego międzyregionalnego, a także dalekobieżnego i międzynarodowego, poprawi także konkurencyjność kolejowego transportu towarowego. Umożliwi zarówno poprawę jakości istniejących połączeń wskutek zwiększenia prędkości szlakowej i skrócenia trasy przejazdu, jak i nawet uruchomienie połączeń oraz relacji dziś w ogóle nieobsługiwanych przez transport kolejowy. Modernizacja linii nr 25 będzie miała korzystny wpływ na zmianę struktury modalnej korytarza, który obecnie jest bardzo mocno uzależniony od transportu drogowego, korzystającego z systemu współpracujących ze sobą wąskich dróg krajowych i wojewódzkich numer 12, 42, 74, 713, 716, 726, 728, 746 i 750.

Realizację modernizacji połączenia proponuje się podzielić na zadania związane z zakresem i charakterem prac, możliwościami, jakie stworzą działania modernizacyjne oraz stopniem złożoności zadań inwestycyjnych. Odcinek Łódź Kaliska – Łódź Chojny nie wymaga włączenia do projektu (po remoncie). Odcinek Łódź Chojny – Gałkówkę, jako pozbawiony znaczenia w ruchu pasażerskim został wyłączony z dalszych rozważań, na odcinku Łódź – Gałkówkę ruch pociągów pasażerskich odbywać ma się zmodernizowaną linią nr 17. Pozostałe odcinki wymagają prac modernizacyjnych.

■ Gałkówkę – Tomaszów Mazowiecki

Na odcinku Gałkówkę – Tomaszów Mazowiecki (ok. 31,5 km) wymagana jest modernizacja istniejącej linii dwutorowej. Ze względu na długie odcinki proste zakładać należy, że linia ma potencjał do jej modernizacji do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich (z możliwym lokalnym zmniejszeniem do prędkości 120–140 km/h). W ramach modernizacji przeprowadzone byłyby prace przy wymianie nawierzchni i częściowo sieci trakcyjnej. Lokalnie, głównie w węźle koluszkiwskim, wskazana jest zmiana geometrii trasy. Przebudowie ulec powinna infrastruktura stacyjna stacji Mikołajów i Tomaszów Mazowiecki. Dla zachowania interoperacyjności i standaryzacji obsługi poziomu aglomeracyjnego oraz regionalnego należy też wykonać nowe perony o wysokości 760 mm ponad główkę szyny (lub 550 mm, jeśli będzie to konieczne dla zachowania skrajni dla przewozów towarowych) i infrastrukturę towarzyszącą na poszczególnych stacjach, z uwzględ-

nieniem potrzeb Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Rozstrzygnięcia na poziomie studialnym wymaga też poprawa obsługi Tomaszowa Mazowieckiego. Ze względu na peryferyjną lokalizację dworca należy przeanalizować możliwości wprowadzenia do wnętrza struktury miejskiej uzupełniającej linii przeznaczonej kolei aglomeracyjnej. Rozstrzygnięcia wymaga też sposób prowadzenia ruchu aglomeracyjnego w węźle koluszkiwskim i związana z tym możliwość włączenia do modernizacji łącznic nr 534 i 537 na odcinku Żakowice Południowe – Słotwiny – Mikołajów.

■ Tomaszów Mazowiecki – Opoczno

Odcinek Tomaszów Mazowiecki – Opoczno (ok. 26,2 km) wymaga dostosowania do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich. W zakresie modernizacji znaleźć powinna się wymiana nawierzchni i elementów podtorza linii na całej trasie oraz zmiana geometrii trasy na trzech odcinkach. Modernizacji uległyby układy torowe stacji Jeleń, Bratków, Słomianka i Opoczno, a także wyposażenie stacji w tym perony. Uzupełnienie modernizacji trasy stanowiłaby budowa łącznicy Słomianka – Opoczno Południowe (ok. 5 km) oraz przebudowa i urządzenie stacji Opoczno Południowe z dostosowaniem jej do obsługi ruchu pasażerskiego. Aby umożliwić efektywne wykorzystanie linii w ruchu pasażerskim i zapewnić bezpieczeństwo eksploatacji niezbędna jest elektryfikacja całego odcinka wraz z nową łącznicą, a także ich wyposażenie w nowoczesny system sterowania ruchem oraz przynajmniej przejazdu kategorii A na przecięciu większości dróg. Przy zakładanym obecnie ruchu nie wystąpi natomiast konieczność budowy drugiego toru na tym odcinku linii.

■ Opoczno – Końskie i budowa odcinka Końskie – Kielce

Modernizacja odcinka Opoczno – Końskie (23,8 km) powinna objąć elektryfikację, przebudowę układów stacyjnych oraz wyposażenia stacji, wymianę nawierzchni i elementów podtorza z uwzględnieniem lokalnej zmiany geometrii trasy oraz budowę systemu zarządzania ruchem i wyposażenie większości przejazdów w rogatki. Po modernizacji linia powinna umożliwiać pociągom pasażerskim jazdę z prędkością 120–160 km/h.

Wskazane jest, aby modernizacja tego odcinka była skoordynowana z budową przedłużenia linii w nowym śladzie do włączenia na północ od Kielc w linię numer 8 w jednym z dwóch wariantów:

- 1) Końskie – Kostomłoty (ok. 34 km),
- 2) Wąsosz Konecki – Tumlin (ok. 24–26 km).

Dla pełnego wykorzystania potencjału budowanej trasy należy wykonać także łącznicę do linii numer 4 do prowadzenia pociągów ekspresowych relacji Kielce – Warszawa. Docelowo linia Kielce – Opoczno służyłaby włączeniu Kielc w system kolei dużych prędkości zarówno w kierunku Warszawy/Gdańska, jak i Wrocławia/Poznań.

■ Końskie – Skarżysko-Kamienna

Uzupełnieniem procesu modernizacji linii powinna być elektryfikacja i rewitalizacja odcinka Końskie – Skarżysko-Kamienna (ok. 37,9 km). Zadanie to pozwoli na wyeliminowanie z obsługi linii trakcji spalinowej i połączy w logiczny ciąg zmodernizowane odcinki od strony województwa łódzkiego oraz podkarpackiego, umożliwiając zarówno kursowanie dalekobieżnych połączeń pasażerskich, jak i swobodne funkcjonowanie pociągów towarowych, w tym do przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce. Rewitalizacja linii powinna objąć wymianę nawierzchni i elementów podtorza, modernizację układów torowych oraz infrastruktury stacji,

modernizację systemu zarządzania ruchem i przebudowę przekrożeń drogowych.

Etapowanie inwestycji

Łódź – Opoczno

Jako priorytetowy uznaje się odcinek Tomaszów Mazowiecki – Opoczno, gdyż jego realizacja przy umiarkowanym poziomie zaangażowania środków pozwoli na wyraźne skrócenie drogi i czasu jazdy kursujących obecnie pociągów pasażerskich relacji Kraków – Poznań/Szczecin. Wykonanie modernizacji i włączenia w linię nr 4 skróciłoby trasę tych pociągów o ok. 15 km, a czas przejazdu o ok. 20 min. Realizacja tego odcinka umożliwi także włączenie powiatu opoczyńskiego do sieci efektywnych połączeń kolejowych regionu łódzkiego, w pełni konkurencyjnych wobec transportu drogowego.

Drugim w kolejności zadaniem inwestycyjnym powinna być modernizacja odcinka Gałkówki – Tomaszów Mazowiecki. Pozwoli to na włączenie trasy Łódź – Tomaszów Mazowiecki do oferty Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, skróci czas jazdy pociągów dalekobieżnych (o ok. 15 min) i zwiększy efektywność dla połączeń towarowych realizowanych na liniach 25 i 22. Modernizacja odcinka pozwoli także na znaczące skrócenie czasu przejazdu połączeń regionalnych do Radomia i Opoczna. Łącznie etap I i II modernizacji pozwoliłyby na przejazd pociągu dalekobieżnego relacji Łódź Fabryczna – Kraków Główny w czasie nieprzekraczającym 2 godz. 30 min (lub krótszym, w zależności od zysków płynących z innych prac modernizacyjnych).

Dla obu odcinków wykonano już studium wykonalności.

Opoczno – Końskie – Kielce

Modernizacja linii Opoczno – Końskie oraz budowa linii Końskie – Kielce proponowane są do realizacji w drugim etapie ze względu na złożoność procesu lokalizacji i budowy linii oraz brak wymaganego studium wykonalności. Ich ukończenie pozwoli na przejechanie trasy Kielce – Warszawa Centralna w czasie ok. 1 godz. 35 min, a Kielce – Łódź Fabryczna w około 75 min, czyli w czasie dwukrotnie krótszym niż wynosi obecna oferta transportu publicznego (kolejowego i autokarowego).

Końskie – Skarżysko

Ze względu na niekorzystną geometrię linii na tym odcinku, spowodowaną przebiegiem jej w niekorzystnych warunkach terenowych, prędkość maksymalna, jaka będzie możliwa do osiągnięcia przy uzasadnionych poniesionych kosztach, nie będzie większa niż 100–120 km/h, co i tak będzie znacznym postępem w porównaniu z obecnym stanem linii. Ze względu na stosowaną w tym regionie trakcję wymagana jest elektryfikacja odcinka. Biorąc pod uwagę zdolność przepustową linia może, przynajmniej w pierwszym etapie, pozostać jednotorowa, co zmniejszyłoby koszty inwestycji. Poszczególne elementy składające się na program modernizacji linii przedstawiono w tabeli 1 i na rysunku 1.

Rola nowego połączenia w rozwoju Kielc i Łodzi oraz krystalizowania powiązań regionów łódzkiego i świętokrzyskiego

Kielce i Łódź to miasta wojewódzkie leżące w niewielkiej odległości, bo oddalone od siebie o ok. 130 km. Łódź wraz z aglomeracją ma ok. 1,2–1,4 mln mieszkańców, Kielce wraz z powiatem kieleckim tworzą zespół miejski liczący ok. 400 tys. mieszkań-

ców, a leżące między tymi zespołami powiaty tomaszowski, opoczyński i konecki zamieszkuje łącznie ok. 280 tys. mieszkańców (Główny Urząd Statystyczny, 2013 r.). Łącznie w osi Łódź – Kielce mieszka więc ok. 2 mln mieszkańców.

Niewielka odległość sprzyja wzmożonej wymianie handlowej i współpracy gospodarczej. Wyraźna dysproporcja w liczbie mieszkańców Kielc i Łodzi przy relatywnie niewielkiej odległości będzie też w naturalny sposób siłą napędową do tworzenia między miastami związków funkcjonalnych bazujących na szerszej bazie ekonomicznej Łodzi i szerszej dostępności usług, w tym transportu (lotnisko), edukacji (szerszy wybór uczelni wyższych), usług zdrowotnych, kulturalnych. Potencjał Kielc jako atraktora ruchu wiązać się będzie ze specjalizacją, a więc między innymi z funkcją organizatora targów, a także łatwo dostępnym wielofunkcyjnym regionem turystycznym. W końcu zaś oba miasta znajdują się na naturalnym szlaku komunikacyjnym łączącym Kujawy i Wielkopolskę ze wschodnią Małopolską.

Mimo naturalnych czynników generujących zwiększone przemieszczenia pomiędzy regionem łódzkim i świętokrzyskim łącząca je sieć transportowa jest słabo rozwinięta. Transport drogowy realizuje się kilkoma współpracującymi ciągami jednojezdniowych dróg wojewódzkich i krajowych przede wszystkim Łódź – Piotrków Trybunalski – Kielce, Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Kielce i Piotrków – Końskie – Skarżysko-Kamienna. Łączne natężenie ruchu stwierdzone w trakcie Generalnego Pomiaru Ruchu (GDDKiA, 2010 r.) pozwala szacować ruch wyjazdowy z Łodzi w kierunku województwa świętokrzyskiego na ok. 10 900 pojazdów w ciągu doby (łącznie DK 74 Sulejów – Żarnów i DW 713 Tomaszów – Opoczno), łączny ruch z Kielc w kierunku województwa łódzkiego na ok. 8000–8500 pojazdów (DK 74 na odcinku Ćmińsk – DW 728, skorygowana o szacunkowy ruch lokalny), a z Zagłębia Staropolskiego na ok. 2500 pojazdów (DW 746 w miejscowości Żarnów i szacunkowy ruch na drogach powiatowych w relacji Końskie – Opoczno). Dodatkowy potencjał przewozowy stanowi ruch lokalny, który przynajmniej podwaja notowane natężenia ruchu na wjazdach do większych ośrodków (9500 pojazdów na DK 74 na odcinku DW 728 – Ćmińsk i ponad 22 tys. pojazdów na tej samej drodze na odcinku Ćmińsk – Kielce).

Na badanym odcinku DK 74 ok. 60% pojazdów stanowią samochody osobowe. W relacji do Zagłębia Staropolskiego jest to ok. 75% pojazdów. Przyjmując średnio 2 osoby w samochodzie osobowym i średnio 30 osób w autokarze otrzymujemy szacunkowo ok. 12 tys. osób na dobę na trasie łączącej Kielce z województwem łódzkim i ok. 4 tys. osób na trasie łączącej Zagłębie Staropolskie z województwem łódzkim, co uznać można za miarę bieżącego zapotrzebowania na przemieszczenia w pasie Łódź – Kielce/Łódź – Zagłębie Staropolskie.

Oferta transportu publicznego w przedmiotowej relacji jest bardzo ograniczona. Połączeń kolejowych, z racji złego stanu technicznego i strukturalnych braków, obecnie nie ma. Przewoźnicy autokarowi oferują efektywną prędkość przejazdu na poziomie 45 km/h (obliczenia własne na podstawie rozkładu jazdy przewoźników). W relacji Łódź – Kielce kursuje 9 połączeń autobusowych dziennie oferujących czas przejazdu wahający się od 2 godz. 55 min do 3 godz. 20 min. W relacji Łódź – Skarżysko-Kamienna kursują 4 połączenia autobusowe dziennie oferując czas przejazdu na poziomie 3 godz., trzy z nich obsługują także Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski.

Obecnie transport publiczny, oferując małą prędkość przewozu i przesadnie długi czas jazdy, ma drugorzędne znaczenie w obsłudze przemieszczeń między województwem łódzkim a świętokrzyskim. W przewozach wyraźnie dominuje indywidualny transport samochodowy. Jednocześnie jednak ze względu na niską jakość infrastruktury prędkość przewozowa wszystkich form transportu pozostaje mała.

Stworzenie połączenia kolejowego Łódź – Kielce oraz Łódź – Skarżysko-Kamienna z wykorzystaniem istniejącej linii nr 25 i nowego odcinka linii pozwoliłoby na zaoferowanie czasu przejazdu około dwukrotnie krótszego, niż czas jazdy oferowany przez zbiorowy transport drogowy. Czas jazdy koleją byłby także wyraźnie krótszy i przede wszystkim bardziej przewidywalny niż w przypadku transportu samochodowego. Należy się spodziewać, że atrakcyjna oferta przewozowa przetożyłaby się nie tylko na zmianę modalną (tj. przejście przez kolej części obecnych pasażerów), ale też na wyraźne zwiększenie ogólnej liczby, powiązane z aktywizacją gospodarczą.

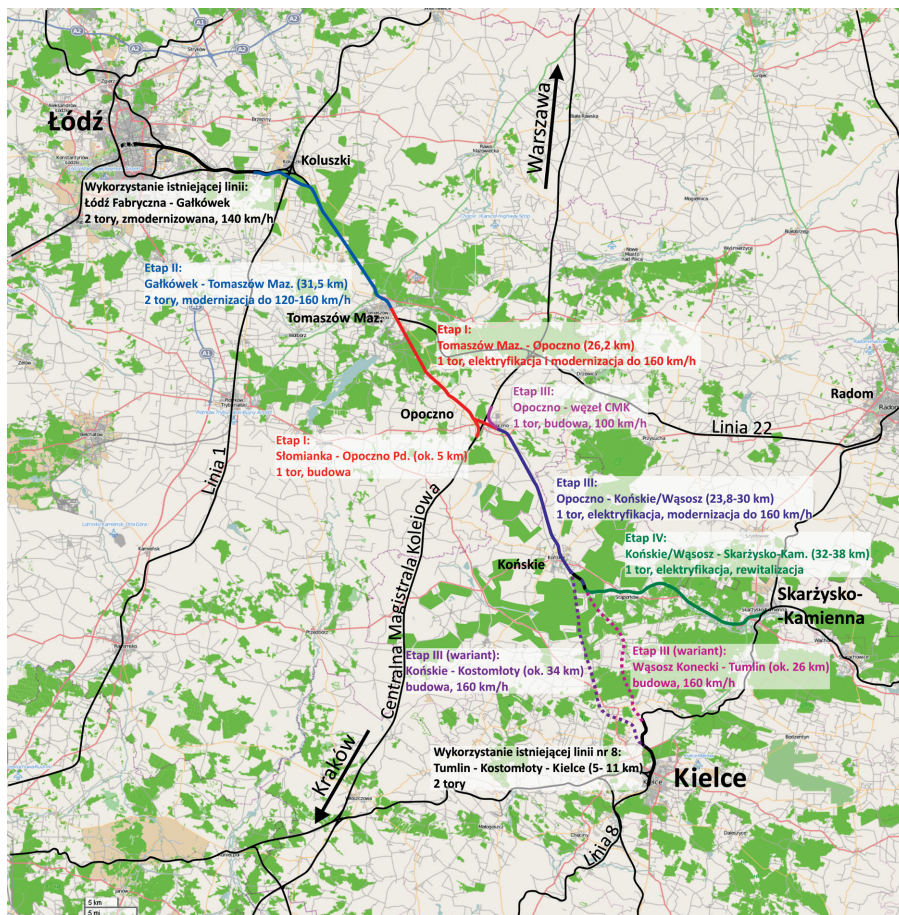
Modernizacja linii 25 i budowa odcinka łączącego ją z linią nr 8 w pobliżu Kielc umożliwiłaby obsługę lub częściową obsługę następujących relacji międzyregionalnych:

- Kraków/Rzeszów – Łódź – Poznań/Bydgoszcz,
 - Łódź – Kielce,
 - Kielce – Warszawa,
 - Kielce – Łódź – Poznań – Berlin/Bydgoszcz,
 - Łódź – Zagłębie Staropolskie – Rzeszów,
 - Łódź – Radom – Lublin,
- a także obsługę połączeń regionalnych i aglomeracyjnych:
- Łódź – Tomaszów Mazowiecki,
 - Łódź – Opoczno – Końskie,
 - Końskie – Kielce,
 - Końskie – Stąporków – Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz,

oraz połączeń towarowych tranzytowych i docelowych.

Modernizacja i rozbudowa linii umożliwiłaby obsługę połączeń o różnym charakterze, relacji i kategorii, dając podstawy ekonomiczne utrzymania i funkcjonowania linii. Pojawienie się połączenia kolejowego Łódź – Kielce dałoby natomiast impuls do zacieśnienia współpracy bliskich geograficznie regionów łódzkiego i świętokrzyskiego i wspomogło rozwój gospodarczy, oparty na tym partnerstwie.

Nowe połączenie Kielc i Łodzi, o wysokich parametrach technicznych umożliwiającym przejazd w czasie krótszym niż 1,5 godz., umożliwiłoby mieszkańcom Kielc skorzystanie z nowej linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Czas



Rys. 1. Połączenie Łódź – Kielce i zakres inwestycji dla poszczególnych odcinków

Źródło: opracowanie własne na podkładzie pochodzącym z witryny www.openstreetmap.org © użytkownicy OpenStreetMap, CC BY-SA

Tabela 1

Zestawienie zakresu inwestycji dla połączenia Łódź – Kielce/Skarżysko

Odcinek	Długość	Zakres inwestycji	Uwagi
Łódź Fabryczna - Gałkówka	19,2 km	Nie jest wymagana (wykonane w ramach innych programów)	
Gałkówka - Tomaszów Maz.	31,5 km	Modernizacja, perony, układy stacyjne	Ukończone studium wykonalności
Tomaszów Maz. - Opoczno/ /Opoczno Południowe	26,2 km	Modernizacja, elektryfikacja, perony, układy stacyjne. Budowa łącznic Słomianka - Opoczno Pd. i Opoczno - linia CMK	Ukończone studium wykonalności
Opoczno - Końskie	23,8 km	Rewitalizacja/modernizacja i elektryfikacja	
Końskie - Kielce	26-34 km	Budowa nowej linii jednotorowej i zelektryfikowanej	
Końskie - Skarżysko	37,9 km	Rewitalizacja i elektryfikacja	

Źródło: Opracowanie własne

przejazdu z Kielc do Wrocławia i Poznania skróciłby się do ok. 2,5 godz. Po wybudowaniu przedłużeń tej linii do Berlina i Pragi, Kielce uzyskałyby możliwość włączenia do międzynarodowej sieci szybkich połączeń kolejowych. W koncepcji rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, opracowanej przez PKP PLK, w perspektywie 2040 r. Kielce uzyskałyby dodatkowo dogodne połączenia kolejowe z Gdańskiem, Szczecinem, Katowicami, Wiedniem [5], co wpłynęłoby w sposób istotny na rozwój gospodarczy i społeczny Kielc.

Wnioski

Utworzenie szybkiego połączenia kolejowego Kielc i Łodzi ma kluczowe znaczenie dla rozwoju obu miast i makroregionów. No-

we połączenie opierałoby się zasadniczo na istniejącej linii nr 25, która jest ujęta w projekcie unijnego rozporządzenia o transeuropejskiej sieci transportowej jako jej element. Linia ta na odcinku Gałkówki – Skarżysko powinna zostać poddana jak najszybszej rewitalizacji, a docelowo modernizacji. Na odcinku Mikołajów – Końskie ma ona dogodne parametry techniczne, które umożliwiają poprzez niezbyt kosztowną modernizację i dostosowanie jej do prędkości 160 km/h. Odcinek Końskie – Skarżysko, o gorszych parametrach technicznych, przebiegający w trudniejszym terenie, można przystosować do prędkości 100–120 km/h.

Budowy, ze względów strukturalnych, wymaga krótki odcinek, długości ok. 30 km, między Końskimi a Kielcami. Przedstawiono dwie wersje przebiegu tego odcinka, dotychczas wstępnie proponowane w różnych opracowaniach. W pierwszym etapie na odcinku od Tomaszowa do Kielc i Skarżyska wystarczająca będzie, z punktu widzenia zdolności przepustowej, linia jednotorowa, co znacznie zmniejszy koszt inwestycji. Szczegółowe działania i warianty inwestycji powinny być określone w drodze wstępnego studium wykonalności. Opracowanie takie, rozstrzygając dylematy lokalizacyjne i określając opłacalność poszczególnych wariantów modernizacji, byłoby podstawą do wystąpienia o opracowanie wniosku o wpisanie linii 25, wraz z niezbędnymi odcinkami towarzyszącymi, do sfinansowania ze środków unijnych już w perspektywie finansowej do 2020 r. Umieszczenie linii w projektowanej sieci TEN-T daje duże szanse na współfinansowanie modernizacji funduszy Unii Europejskiej. Kluczowa do powodzenia inwestycji może być jednak aktywność władz województw łódzkiego i świętokrzyskiego oraz wspólna promocja projektu przez oba regiony zarówno w aspekcie krajowym, jak i międzynarodowym, jako części transeuropejskiej sieci transportowej. Czytelnym sygnałem, który mógłby rozpocząć żmudny proces odbudowy oraz pozyskiwania przez kolej potoków pasażerskich na styku regionów łódzkiego i świętokrzyskiego mogłoby być wznowienie komunikacji kolejowej na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna z wybranymi parami pociągów w relacji Łódź – Kielce. Eksploatacja takich pociągów wymagałaby lekkich spalinowych zespołów trakcyjnych o pojemności nieprzekraczającej 150–200 osób. Ze względu na to, że byłoby to rozwiązanie przejściowe, zespoły powinny pochodzić np. z dzierżawy.

Kształt infrastruktury kolejowej w Polsce w dużej części uwarunkowany jest zaszciościami historycznymi. W wielu przypadkach oznacza to istnienie silnych struktur przestrzennych, w których sieć osadnicza powstawała w harmonii z siecią kolejową. Istnieją jednak przypadki rażących braków w infrastrukturze kolejowej na tle sieci osadniczej i istniejących relacji przestrzennych. W takich przypadkach kolej pozostaje nieefektywna w obsłudze przemieszczeń pasażerów oraz przewozów towarów, co powoduje faworyzowanie transportu drogowego i wykształcenie nieracjonalnej, nie zrównoważonej struktury modalnej przemieszczeń, często ze szkodą dla konkurencyjności obsługiwanych regionów. Brak bezpośredniego połączenia kolejowego Kielc z centralną i zachodnią częścią kraju jest jednym z większych, strukturalnych braków krajowej sieci kolejowej. Modernizacja linii nr 25 wraz z budową odgałęzienia do Kielc to ważne zadanie dające Kielcom pozycję w sieci połączeń kolejowych adekwatną do posiadanego przez nie potencjału ekonomicznego i demograficznego.

Zainteresowanie projektem poprawy połączenia Kielc i Łodzi zainteresowane są samorządy obu województw, które prowadzą w tym celu konsultacje. 13 marca 2013 r. odbyło się w Kielcach spotkanie samorządowców podczas którego omawiano koncepcje inwestycji przedstawione w artykule.



Literatura

- [1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady o rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej 2011/0294 (zaakceptowane 30.05.2013 r.)
- [2] Jerczyński M., Roszak T.: *Szlakiem Łódzkiej Kolei, Łódź: Piątek Trzynastego* (2003).
- [3] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (2010), Generalny Pomiar Ruchu w 2010, URL: <http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010>, dostęp 20.08.2013 r.
- [4] Główny Urząd Statystyczny (2013), Bank Danych Lokalnych GUS, URL: http://www.stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p_name=indeks, dostęp 10.07.2013 r.
- [5] *Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce*. PKP PLK S.A., 2010 r.

Konferencja naukowo-techniczna

Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów PublicTransport 2013, Zakopane 23–25 października 2013 r.

Temat przewodni: integracja różnych środków i technologii transportu publicznego w Polsce w aspekcie tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu

■ Polityka transportowa jako czynnik integracji systemów transportowych miast i regionów ■ Regulacja rynku przewozów pasażerskich i towarowych w miastach i regionach ■ Transport jako czynnik kreujący konkurencyjność miast i regionów ■ Konkurencja i współpraca operatorów w obsłudze miast i regionów ■ Finansowanie zintegrowanych systemów transportowych w miastach i regionach ■ Technologie integracji przewozów pasażerskich i towarowych w miastach i regionach ■ Logistyka miejska ■ Telematyczne systemy wspierania przewozów pasażerskich i towarowych w miastach i regionach ■ Funkcjonowanie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ■ Konstruowanie planów transportowych ■ Wykorzystanie unijnych środków pomocowych w publicznym transporcie zbiorowym

Szczegółowe informacje: SITK RP O/Radom, 26-600 Radom, ul. prof. W. Krukowskiego 1
tel./fax 48 360 26 97, tel. kom. 695 985 185, e-mail: sitkrp_radom@wp.pl

www.sitkradom.pl