

# Łódź – Warszawa w sieci połączeń kolejowych Polski

**Problem zapewnienia dobrego połączenia kolejowego Warszawa – Łódź, któremu media poświęcają ostatnio coraz więcej miejsca, jest dobrą sposobnością do zastanowienia się na przyszłości systemu połączeń kolejowych miast polskich. Kolejowe przewozy pasażerskie w Polsce uległy w ostatnich latach niespotykanej w Europie degradacji, zmniejszając się corocznie liczba przewiezionych pasażerów stanowi kontrast do wyraźnych tendencji wzrostowych, nie tylko w krajach UE, ale także w pozostałych krajach kandydackich. Jeżeli problem budowy krajowej sieci połączeń kolejowych dużych prędkości nie zostanie rozwiązany jednocześnie z planowaną przez rząd budową sieci dróg ekspresowych i autostrad, w nowej propozycji praktycznie bezpłatnych, to dla kolei nie zostanie już prawie miejsca na mapie transportowej Polski. Byłoby to prąd wspólnej europejskiej polityki transportowej, którą chcemy realizować jako jej członkowie już od 2004 r.**

Szybki spadek kolejowych przewozów pasażerskich ominął połączenie Łódź – Warszawa. W ostatnich dwóch latach liczba podróży w relacji „od początku do końca” uległa wzrostowi o około 80%, a liczba podróży korzystających z pociągów ze stacji pośrednich osiągnęła ponad 2-krotny wzrost. Nie bez wpływu na taki stan było stanowisko władz Łodzi i regionu, które spowodowało wprowadzenie dwa lata temu cyklu godzinnego ruchu pociągów na tej trasie. Obecnie przyszedł czas na następny etap, bowiem aktualna oferta nie spełnia już wymagań pasażerów. Jeżeli z chwilą ukończenia budowy autostrady między Łodzią a Warszawą, prawdopodobnie około 2010 r., pociągi nie będą kursowały krócej niż 50 min, to czasy świetności ta relacja kolejowa będzie już miała za sobą.

## Historia

Pierwsza na ziemiach Królestwa Polskiego linia kolejowa, tzw. warszawsko-wiedeńska, ominęła Łódź w odległości

ok. 30 km na wschód od jej centrum. Co prawda w 1857 r. rządy Prus i Rosji podpisały umowę o dążeniu do połączenia kolei warszawsko-wiedeńskiej z koleją warszawsko-bydgoską przez Łódź, ale do jego realizacji nie doszło. Połączenie to miało zaczynać się w Rokicinach lub w Rogowie, a następnie przez Łódź łączyć się w Ostrowach z koleją warszawsko-bydgoską. Mimo niewątpliwych walorów gospodarczych ten wariant połączenia nie uzyskał aprobaty władz carskich i ostatecznie połączenie zostało zrealizowane przez Skierniewice – Łowicz – Kutno.

Ostatecznie dopiero w 1866 r. oddana została do eksploatacji linia łącząca centrum Łodzi z Koluźkami znajdującymi się na linii warszawsko-wiedeńskiej. Pierwsze pociągi jakie na niej kursowały były pasażersko-towarowymi. W pierwszym rozkładzie kursowała tylko jedna para pociągów dziennie, która dowoziła pasażerów na przesiadkę na pociąg do Warszawy. W 1887 r. przewieziono 85 358 pasażerów, w 1913 r. już 176 300. Z Łodzi Fabrycznej kursowały do Warszawy wówczas tylko 3 pociągi bezpośrednie a podróż trwała 3 godz. Podróż z przesiadką w Koluźkach, w wyniku złego skomunikowania pociągów, zabierała już do 4,5 godz.

Od samego początku podejmowano także działania mające na celu przedłużenie połączenia w kierunku Kalisza. Ze względów strategicznych ówczesne władze carskie nie wyrażały zgody na budowę takiej linii. Dopiero w pierwszych latach XX wieku takie połączenie zostało zrealizowane, ale z szerokim torem i o całkiem odmiennym przebiegu – z Warszawy przez Łowicz. Nowa linia została wytyczona przez ówczesne peryferie Łodzi, na których zbudowano nowy dworzec Łódź Kaliska. Jednak ze względu na jego lokalizację zdecydowana większość podróży odbywała się nadal z położonego w centrum miasta Dworca Fabrycznego przez Koluźki.

Realizowany z dużym rozmachem w latach 30. ubiegłego wieku plan budowy sieci szybkich połączeń kolejowych największych miast Polski nie ominął też Łodzi. W 1934 r. na trasie tej rozpoczął obsługę pierwszy zbudowany przez zakłady Cegielskiego krajowy wagon spalinowy, nazywany potocznie lux-torpedą. Była to nowa jakość w komunikacji pasażerskiej w Polsce. Ten 4-osiowy wagon, zabierający 72 pasażerów, rozwijał prędkość maksymalną 120 km/h. Mała masa wagonu (32 t) umożliwiały rozwijanie dużych prędkości nawet po torach o gorszym stanie technicznym. W 1936 r. wyprodukowano kolejną partię udoskonalonych tych wagonów już o prędkości maksymalnej 130 km/h. Pociągi przez nie obsługiwane cieszyły się dużą popularnością wśród podróżnych i są dobrze wspomniane przez podróżujących z Łodzi do Warszawy. Nic dziwnego – czas przejazdu między Łodzią i Warszawą został skrócony do 88 min. W rozkładzie jazdy z 1939 r. na linii tej kursowały już 4 pary pociągów motorowych. Z Łodzi odjeżdżały one o godzinach 7.25, 7.35, 16.45 i 19.20, a z Warszawy o 10.40, 14.45, 21.15 i 23.20. Oprócz tego kursowały na tej trasie 3 pary pociągów osobowych ciągnięte parowozami z wagonami 1., 2. i 3. klasy. Rekord przejazdu pociągów motorowych został pobity dopiero w latach 90. Tylko jeden rok kursował pociąg

Telimena w rozkładzie 1995/1996 o czasie przejazdu 80 min. Naciski mieszkańców w pobliżu małych stacji na tej linii doprowadziły do zwiększenia liczby postojów pociągu i czasu przejazdu wydłużył się do 90 min.

Linia Warszawa – Koluszki – Łódź Fabryczna została zelektryfikowana w 1954 r. Była to pierwsza w Polsce zelektryfikowana linia dalekobieżna. Dobre parametry techniczne tej linii umożliwiły skrócenie czasu przejazdu pociągów pospiesznych do nieco ponad 2 godz. Przez wiele lat relacja ta była obsługiwana przez 3 pary pociągów pospiesznych i zmieniającą się w kolejnych latach liczbę pociągów osobowych o czasie przejazdu około 3 godz.

W połowie lat 80. gwałtowna fala krytyki spowodowała radykalną poprawę komunikacji w relacji Łódź – Warszawa. Niezwykle udanym posunięciem okazał się wprowadzony na tej trasie po raz pierwszy w Polsce w komunikacji dalekobieżnej ruch równoodstępowy, najpierw co 3 godz., potem – w wyniku ogromnej frekwencji – co 2 godz., a następnie wprowadzono dodatkowo dwie pary bardziej luksusowych pociągów jadących między tymi miastami bez zatrzymania, na wzór przedwojennych lux-torped z najnowszymi wagonami typu Z2, jakie kursowały wtedy na PKP (dziś są one eksploatowane w pociągach InterCity). Czas przejazdu pociągów w relacji Łódź Fabryczna – Warszawa Centralna skrócono w przypadku tych ostatnich pociągów do 90 min, pozostałych do 100 min.

Na początku lat 90. stan połączeń uległ gwałtownemu pogorszeniu w wyniku ówczesnych tendencji wygaszania popytu na usługi kolejowe poprzez likwidację połączeń. Z układu połączeń z lat 80. pozostał tylko niekompletny układ cyklu 2-godzinny. Mimo to popyt na przewozy na tej trasie był nadal bardzo wysoki, a w wyniku zatłoczenia pociągów warunki podróżowania były trudne. Kolejna fala krytyki spowodowała wprowadzenie w 1999 r. cyklu godzinowego kursowania pociągów. Obecnie z Dworca Fabrycznego do Warszawy w dni robocze kursuje 18 par pociągów, a z pozostałych dworców łódzkich – 7 par pociągów tranzytowych.

Liczba pasażerów jadących w relacji „od początku do końca” zbliża się powoli do 5 tys. na dobę w jednym kierunku. Pasażerów korzystających z tych pociągów na stacjach pośrednich jest znacznie więcej, zwłaszcza w podróżach w kierunku Warszawy. Powoduje to w prawie 30% pociągów duży deficyt miejsc, mimo że najbardziej obciążone pociągi są zestawiane z 9 wagonów. Pasażerów może być jeszcze znacznie więcej, jeżeli oferta przewozowa ulegnie radykalnej poprawie.

### Przyszłość

Popyt na usługi kolejowe między Łodzią i Warszawą jest obecnie bardzo duży w porównaniu z innymi relacjami w Polsce. Te dwie największe aglomeracje miejskie w Polsce, liczące razem ponad 3 mln mieszkańców, od ponad 150 lat tradycyjnie ciążyły do siebie. Decydującą przyczyną jest zapewne niewielka odległość między nimi – około 120 km między centrami miast w linii prostej. Między Warszawą a Łodzią wykształcił się dosyć gęsto zaludniony pas osadniczy z miastami średniej wielkości, które też tradycyjnie cią-

żyły gospodarczo i kulturalnie do Warszawy bądź do Łodzi. Bez wątplenia duży wpływ na taki stan mają przebiegające przez ten region linie kolejowe, wybudowane jako jedne z pierwszych na ziemiach polskich. Przyzwyczajenie ludności z tego pasa osadniczego do korzystania z komunikacji kolejowej jest więc głęboko zakorzenione historycznie. Jest to atut kolei, którego nie zachwiał obecny kryzys gospodarczy i załamanie transportu kolejowego w Polsce.

Jakość przewozów pasażerskich między tymi miastami jest jednak obecnie bardzo niezadowolająca i jest hamulcem w ich dalszym rozwoju, a nawet zagrożeniem dla ich przyszłości. Niepokojąco wzrasta liczba podróży samochodem, która może gwałtownie wzrosnąć po wybudowaniu autostrady między Łodzią a Warszawą.

Według badań prowadzonych w związku z programem budowy autostrad oszacowano, że między Łodzią a Warszawą średnio na dobę przejeżdża ponad 29 tys. samochodów w jednym kierunku. Brak jest jednak informacji, jaki udział w nich mają samochody osobowe. Wydaje się, że podróżni podróżującymi samochodami stanowią najbardziej istotny potencjał dla wzrostu przewozów kolejowych. Ze względu na wzrastające zatłoczenie dróg podróż do Warszawy zabiera z roku na rok coraz więcej czasu i jest coraz bardziej uciążliwa, zwłaszcza w obliczu braku dobrego bezpośredniego połączenia drogowego obu miast. Obecnie z Łodzi do Warszawy podróżuje się trzema zasadniczymi ciągami drogowymi, przez:

- Rawę Maz. – drogami nr 72 i 8,
- Łowicz – drogami nr 71 i 2,
- Skierniewice i Pruszków – różnymi drogami lokalnymi.

Sytuacja ta ulegnie zmianie po wybudowaniu autostrady, a czas przejazdu samochodem z obecnych ponad 2 godz. może się skrócić poniżej obecnego czasu przejazdu pociągiem pospiesznym.

Do rozwiązania problemu poprawy komunikacji kolejowej między tymi miastami najbardziej racjonalne jest więc wyznaczenie dwóch celów:

- 1) krótkookresowego – umożliwiającemu poprawę obecnego stanu na istniejących liniach; konieczne jest usunięcie ograniczeń prędkości wynikających z zaniedbań inwestycyjnych i ograniczona modernizacja niektórych odcinków; czas przejazdu uległby kilkunastominutowemu skróceniu; konieczna jest też wymiana taboru kolejowego na nowy, a dla części pociągów być może modernizacja obecnego;
- 2) długookresowego – budowy nowej linii dużej prędkości jako fragmentu połączenia Warszawy z zachodnią częścią kraju, przy czym linia ta powinna zasadniczo przebiegać w pasie planowanej autostrady A2 a jej finansowanie powinno być co najmniej w tej samej wysokości z budżetu centralnego co autostrady.

### Cel krótkookresowy – usprawnienia obecnych linii

Obecnie funkcjonują dwa połączenia kolejowe między Łodzią a Warszawą. Najstarsze z nich przebiega ze stacji Łódź Fabryczna przez Koluszki i Skierniewice a czas przejazdu nim jest najkrótszy. Drugie połączenie prowadzi ze stacji Łódź

Kaliska przez Zgierz i Łowicz, przebiega trasą tzw. linii kaliskiej zbudowanej na początku XX w. Mimo, że ta druga trasa pokrywa się na odcinku Warszawa – Łowicz z linią E20 o wysokich parametrach technicznych, to ze względu na małą prędkość maksymalną na odcinku Łowicz – Zgierz czas przejazdu na całej trasie wynosi około 2 godz. Dodatkowo Dworzec Kaliski położony jest peryferyjnie w Łodzi, przez co jest mniej atrakcyjny jako punkt rozpoczynania podróży. Z tego powodu trasa ta nie odgrywa – i nie będzie odgrywać – istotnej roli.

Druga trasa składa się z dwóch zasadniczych odcinków: Łódź Fabryczna – Koluszki i Koluszki – Warszawa. Linia Łódź Fabryczna – Koluszki, długości 27 km, została zbudowana w 1865 r. Prędkość maksymalna na niej wynosi 120 km/h poza kilkoma krótkimi ograniczeniami do 100 km/h. Na odcinku Łódź Fabryczna – Łódź Widzew linia jest 3-torowa.

Na całej linii ułożone są szyny typu UIC49 na podkładach betonowych. Tory te układano w połowie lat 80. i znajdują się one obecnie w stosunkowo dobrym stanie technicznym. Modernizacji na pewno wymaga przejazd przez stację Widzew, który przy obecnej drodze przebiegu i nienajlepszym stanie technicznym rozjazdów, powoduje niepotrzebne wydłużenie czasu przejazdu.

Odcinek Koluszki – Warszawa jest częścią pierwszej historycznej trasy z Warszawy na Górny Śląsk budowanej etapami w latach 1846–1856. Jej odcinek z Koluszek do Warszawy Centralnej ma 106 km. Prędkość maksymalna na niej wynosi 120 km/h, poza kilkoma krótkimi ograniczeniami do 100 km/h. Na całej dwutorowej linii ułożone są szyny typu UIC60.

Na odcinku Koluszki – Skierniewice obecny stan torów nie jest najlepszy i przewidywane jest rychłe ograniczenie prędkości z obecnych 120 km/h nawet do 80 km/h. Moder-

Tablica 1

### Połączenie kolejowe Łódź – Warszawa przez Koluszki

Km linii	Nazwa stacji (przystanku)	Opis punktu	Charakterystyka miejscowości	Uwagi
<b>0</b>	<b>Łódź Fabryczna</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto</b>	<b>stacja czołowa</b>
3	Łódź Niciarniana	przystanek	miasto	
<b>6</b>	<b>Łódź Widzew</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto</b>	<b>stacja rozgałęźna</b>
12	Łódź Andrzejów	stacja	miasto	
14	Bedoń	przystanek	wieś	
17	Justynów	przystanek	wieś	
20	Galkówek	stacja	wieś	stacja rozgałęźna
25	Żakowice	przystanek	wieś	
<b>27</b>	<b>Koluszki</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto</b>	<b>stacja rozgałęźna</b>
33	Wągry	przystanek	wieś	
37	Rogów	stacja	wieś	
40	Przyłęk	przystanek	wieś	
43	Krośniewice	przystanek	wieś	
48	Lipce	przystanek	wieś	
52	Płyćwia	stacja	wieś	
57	Maków	przystanek	wieś	
61	Dąbrowice	przystanek	wieś	
<b>67</b>	<b>Skierniewice</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto (powiat)</b>	<b>stacja rozgałęźna</b>
72	Rawka	przystanek	wieś	
77	Radziwiłłów	stacja	wieś	
81	Jesionka	przystanek	wieś	
82	Sucha	przystanek	wieś	
<b>89</b>	<b>Żyrdów</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto (powiat)</b>	
92	Międzyborów	przystanek	wieś	
97	Jaktorów	przystanek	wieś	
103	Grodzisk Maz.	stacja	miasto (powiat)	stacja rozgałęźna
117	Pruszków	stacja	miasto	
126	Warszawa Włochy	stacja	miasto	stacja rozgałęźna
<b>129</b>	<b>Warszawa Zachodnia</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto</b>	<b>stacja rozgałęźna</b>
<b>133</b>	<b>Warszawa Centralna</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto</b>	
<b>138</b>	<b>Warszawa Wschodnia</b>	<b>stacja</b>	<b>miasto</b>	<b>stacja rozgałęźna</b>

Wytłuszczoną czcionką zaznaczono stacje, na których zatrzymują się obecnie pociągi relacji Łódź – Warszawa. W zestawieniu pominięto przystanki dostępne tylko dla pary torów podmiejskich Grodzisk – Warszawa.

nizacja tego odcinka jest przewidywana od dawna. Jest to bowiem fragment linii AGC C6S/1 o międzynarodowym znaczeniu, jako łącznik między linią CE20 a CE65 przebiegającą przez Zduńską Wolą Karsznice.

Stan torów na odcinku Skierniewice – Warszawa na podkładach betonowych, z przytwierdzeniem sprężystym szyn według najnowszej technologii stosowanej w Polsce, jest bardzo dobry – zostały one ułożone w 1996 r. Prędkość maksymalna na tym odcinku wynosi 120 km/h.

W różnych opracowaniach analizowane były koncepcje modernizacji obecnej linii do 160 km/h. W aktualnej sytuacji ma to słabe uzasadnienie ekonomiczne, gdyż mogłoby to kosztować nawet 1 mld zł, a czas przejazdu być może zostałby skrócony tylko do 60–65 min. Po wykonaniu tylko niewielkich prac modernizacyjnych i przywróceniu prędkości 120 km/h na całej linii i zakupie nowego taboru, możliwe jest skrócenie czasu przejazdu dla pociągów bez zatrzymania na stacjach pośrednich do 75 min (obecnie 100 min). Byłoby to już znacząca poprawa w stosunku do obecnego stanu.

Na połowie całej trasy – z Warszawy do Skierniewic – remont torów został wykonany kilka lat i byłoby ogromnym marnotrawstwem dokonywać kolejnej w tak krótkim odstępie czasu modernizacji, gdy 7 tys. km linii w Polsce wymaga natychmiastowego pilnego remontu. Wprowadzenie prędkości 160 km/h na obciążony odcinek Warszawa – Grodzisk wymagałoby rygoru wprowadzenia takiej samej prędkości dla wszystkich pociągów dojeżdżających obecnie do Warszawy w godzinach szczytu z różnych regionów kraju w odstępach 5-minutowych, co jest przez najbliższe kilkanaście lat niemożliwe. Modernizacja odcinka Skierniewice – Kolaszki (40 km) do 160 km/h wymagałaby wyprostowania wielu łuków, co byłoby przedsięwzięciem zbyt kosztownym do osiągnięcia skrócenia czasu przejazdu o 4 min.

Innym aspektem jest duże obciążenie obecnej linii, zwłaszcza na dojeździe do Warszawy. Wprowadzenie pociągów o prędkości 160 km/h w godzinnym taktie spowodowałoby problemy w organizacji dróg przebiegu przy intensywnym ruchu pociągów podmiejskich, który na pewno będzie jeszcze się zwiększał.

Godne uwagi są jednak koncepcje wprowadzenia pociągów z przechylnym pudłem. Można byłoby rozważyć w takim przypadku dla tych pociągów zwiększenie prędkości do 140 km/h na odcinku Grodzisk – Skierniewice i modernizację odcinka Skierniewice – Kolaszki w takim zakresie, aby pociągi te mogły jeździć po niej z prędkością 160 km/h. Na odcinku Kolaszki – Łódź można byłoby też rozważyć zwiększenie dla nich prędkości do 140 km/h. Realne byłoby wtedy skrócenie czasu przejazdu pociągów między Łodzią a Warszawą, bez zatrzymania na stacjach pośrednich, do 65 min.

Słabe jest natomiast ekonomiczne uzasadnienie budowy obwodnic Skierniewic i Kolaszek. Nawet, gdyby na tych krótkich odcinkach prędkość maksymalna wynosiła 200 km/h, to i tak znaczna część trasy przebiegałaby po starym układzie torowym z opisanymi ograniczeniami. Koszt takiego przedsięwzięcia byłby bardzo duży, a jego sfinansowanie ze zwią-

szonych dochodów z przewozów między Łodzią a Warszawą jest mało realne.

Przy projektach poprawy połączeń kolejowych Łódź – Warszawa należy pamiętać bowiem o tym, że obecnie z pociągów korzystają w znacznym stopniu mieszkańcy położonych na tej trasie miast, które obwodnice ominą. Jeżeli wskazujemy na konieczność poprawy tych połączeń, to nadziedł już czas na rozdział ruchu w tej relacji dla podróźnych jadących tylko między Łodzią a Warszawą oraz dla podróźnych korzystających ze stacji pośrednich. Najlepszym rozwiązaniem jest wprowadzenie pociągów w taktie półgodzinnym, przy czym co drugi pociąg nie zatrzymywałby się na stacjach pośrednich. Przemawia za tym obecny duży deficyt miejsc w coraz to większej liczbie pociągów przy dojeździe do Warszawy. Część z nich ponad 100% zapelnienie osiąga już w Skierniewicach, a dla podróźnych z Żyrardowa pozostają już tylko miejsca na korytarzu. Podwojenie liczby podróźnych w tej relacji przy poprawie jakości usługi nie będzie trudne. W ten sposób koszt dodatkowej modernizacji linii pokryłoby 36 par takich pociągów oraz dodatkowo inne pociągi z innych relacji.

## **Cel długookresowy**

### **– budowa nowej linii dużej prędkości**

Rozwiązaniem docelowym jest jednak budowa nowej linii dużej prędkości, która byłaby fragmentem połączenia Warszawy z zachodnią częścią kraju. Za takim rozwiązaniem przemawiają następujące argumenty.

### **1. Konieczność zapewnienia równowagi w zakresie konkurencji między transportem drogowym a kolejowym zgodnie z polityką transportową Unii Europejskiej**

Budowa autostrady A2 z Warszawy przez Łódź do Poznania zakłóci bowiem obecną chwiejną równowagę. Budowa autostrady wbrew pierwotnym planom będzie finansowana częściowo z budżetu państwa. Takie same, a nawet większe wsparcie powinna otrzymać także kolej. Czas przejazdu autostradą samochodem osobowym zbliży się do czasu przejazdu najszybszymi obecnie na trasie Warszawa – Poznań pociągami. Aby kolej mogła zachować konkurencyjność, czasy przejazdu pociągami powinny być krótsze. Jakże to ma znaczenie można się przekonać na przykładzie relacji Warszawa – Katowice, gdzie potoki podróźnych w pociągach są zaskakująco niskie w porównaniu z relacjami z Warszawy do innych znacznie mniejszych aglomeracji. Z Warszawy do Katowic prowadzi stosunkowo dobra droga ekspresowa. Jak ważny jest argument przewagi kolei w czasie przejazdu może służyć też przykład pociągów z Łodzi do Krakowa. Skierowanie ich kilka lat temu przejściowo z trasy przez Centralną Magistralę Kolejową na trasę przez Częstochowę, o czasie przejazdu ponad 1 godz. dłuższym i dłuższym od czasu przejazdu samochodem, spowodowało prawie 10-krotne zmniejszenie liczby pasażerów w relacji „od końca do końca”.

### **2. Wykorzystanie obecnej linii E20 z Poznania będzie się zwiększało**

Prowadzenie ruchu mieszanego na tej trasie będzie coraz trudniejsze wobec prognozowanego wzrostu przewozów towarowych w relacji wschód-zachód. Należy też zakładać,

że do zaspokojenia potrzeb mieszkańców aglomeracji warszawskiej i poznańskiej w perspektywie 10 lat należy znacznie zwiększyć ruch pociągów lokalnych. Podobna sytuacja wystąpi w przypadku linii Łódź – Warszawa.

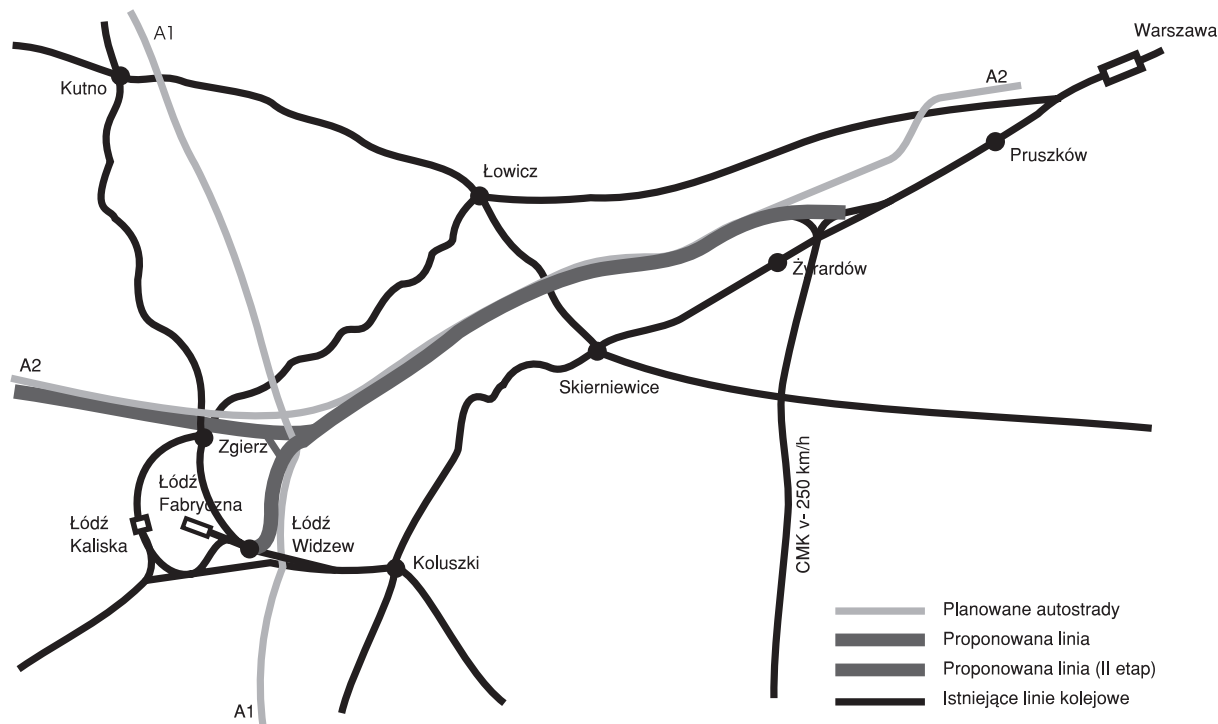
Uzasadniony jest więc powrót do koncepcji budowy linii dużej prędkości z Warszawy w kierunku Berlina, jaka została opracowana na początku lat 90. Odcinek z Warszawy do Łodzi byłby początkiem tej przyszłościowej inwestycji. Wbrew pozorom koszt budowy pierwszego 95-kilometrowego odcinka nie byłby wiele większy od modernizacji obecnej linii do 160 km/h, nie mówiąc już o budowie obwodnic Skierniewic i Koluszek. Nadarza się bowiem bardzo dobra okazja do korelacji tej inwestycji z budową autostrady A2, co jest praktykowane w krajach UE w ramach tworzenia korytarzy transportowych. Część linii TGV we Francji przebiega wzdłuż autostrad. Przy takim podejściu wykup ziemi pod inwestycję odbywałby się ze środków skarbu państwa tak jak dla autostrad. Koszt inwestycji ekologicznych byłby pokryty też w ramach inwestycji autostradowych, która degraduje środowisko w sposób wielokrotnie wyższy niż linia kolejowa. Ponieważ koszt budowy 1 km autostrady jest znacznie wyższy od kosztu budowy linii kolejowej, przeznaczenie tej samej wielkości środków na obie inwestycje z budżetu państwa w ramach przyszłej unijnej polityki zapewnienia równowagi w konkurencji na rynku transportowym, pozwoliłoby w znacznym stopniu pokryć koszty budowy nowej linii kolejowej.

Przy takiej koncepcji nowa linia dużej prędkości mogłaby zaczynać się w okolicy Grodziska lub Pruszkowa, następnie dochodzić do autostrady na północnym skraju Puszczy Bolimowskiej i dalej przebiegać aż do skrzyżowania z autostradą A1 w pobliżu Łodzi, skąd dochodzić łącznicą np. do

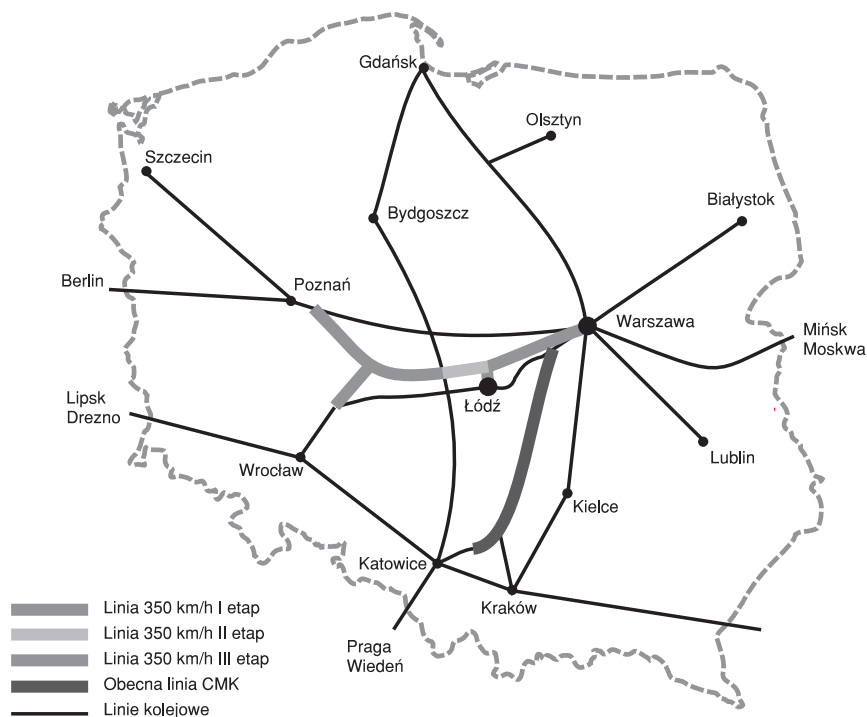
stacji Łódź Widzew. Szacuje się, że czas przejazdu z centrum Łodzi do centrum Warszawy mógłby zostać skrócony do 40–45 min i byłby konkurencyjny w stosunku do przejazdu samochodem po autostradzie.

### Potrzeba narodowego planu rozwoju kolei w Polsce

Problem zapewnienia sprawnego połączenia kolejowego między Łodzią a Warszawą jest przykładem, że kolej w Polsce wbrew polityce prowadzonej od początku lat 90. jest potrzebna. Zaskakuje jednak brak programu rozwoju kolei w sytuacji, gdy forsowany jest plan budowy autostrad i dróg ekspresowych. Postępująca degradacja kolei, przy ogromnych inwestycjach drogowych finansowanych z budżetu państwa, zachwiałaby obecną kruchą równowagą między tymi sektorami transportu, byłaby także sprzeczna z polityką Unii Europejskiej do której pretendujemy, która polega na zapewnieniu zrównoważonego rozwoju transportu między różnymi jego gałęziami. Konieczność szybkiego opracowania Narodowego Programu Rozwoju Kolei w Polsce jest więc bezsporna. Plany takie mają nie tylko największe kraje Unii – Francja i Niemcy. Wyznaczenie takich planów w krajach będących członkami Unii od niedawna było priorytetem i odbywało się równoległe do planów modernizacji dróg. Przykład Hiszpanii porównywalnej gospodarczo z Polską, gdzie konsekwentnie realizowany plan rozwoju kolejnictwa już daje efekty, a za najbliższe 10 lat koleje te nie będą odbiegać poziomem od kolei Francji i Niemiec, co jest chyba najlepszym wzorem dla naszego kraju. Plan taki mieliśmy w latach 30. ubiegłego wieku, a jego realizacja przyczyniła się w dużym stopniu do sukcesów w walce z ówczesnym kryzysem gospodarczym.



Aktualne i proponowane połączenia kolejowe między Łodzią a Warszawą



Linie dużej prędkości w sieci połączeń kolejowych Polski

Rozpoczęcie budowy pierwszego odcinka linii dużej prędkości między Łodzią a Warszawą powinno zapoczątkować realizację programu utworzenia sieci szybkich połączeń kolejowych między największymi miastami w Polsce. Jej powiązanie z siecią pociągów międzyregionalnych mogłoby stanowić atrakcyjną ofertę dla podróżnych nie tylko z dużych miast. Podstawą tego systemu byłaby obecna linia CMK, której modernizacja do prędkości 250 km/h powinna zostać przyspieszona, oraz nowa linia z Warszawy w kierunku zachodnim do Łodzi, a dalej do Poznania i Wrocławia. Po realizacji pierwszego etapu budowy nowej linii do Łodzi mógłby zostać rozpoczęty drugi etap – budowa odcinka od Łodzi do linii C65 Śląsk – Gdańsk. Pociągi z Warszawy i Łodzi w kierunku Poznania i Wrocławia byłyby kierowane krótkimi odcinkami tej linii do obecnie wykorzystywanych ciągów transportowych. Następnym etapem byłoby wydłużenie nowej linii dużej prędkości w kierunku Poznania, z odgałęzieniem w kierunku Wrocławia, które łączyłoby się z obecnym układem linii w okolicach Kalisza lub Krotoszyna.

Te dwie linie dużej prędkości stworzyłyby możliwości wprowadzenia dogodnych połączeń kolejowych Polski południowo-wschodniej nie tylko z centrum kraju, ale także z jego zachodnią częścią. Aktywizacji uległyby także regiony na wschodzie kraju, które uzyskałyby przez Warszawę bardzo

dogodne połączenia kolejowe z zachodnią i południowo-zachodnią częścią kraju.

Krajowy system kolejowych połączeń międzyregionalnych powinien być zintegrowany z portami lotniczymi. Takie wymagania zawiera Biała Księga KE z wytycznymi dla wspólnej europejskiej polityki transportowej [7]. Żaden z portów lotniczych w Polsce nie spełnia obecnie tych wymagań. Jeżeli jednak ruch lotniczy w centralnym porcie Warszawa Okęcie będzie rozwijał się według optymistycznych prognoz, mających uzasadnienie w doświadczeniach innych krajów UE, to mimo jego planowanej obecnie rozbudowy już około 2015 r. będzie on za mały w stosunku do potrzeb. Podobnie jak w innych miastach europejskich nowy port będzie wybudowany w odległości co najmniej kilkadziesiąt kilometrów od centrum Warszawy. W takim przypadku najkorzystniejsza będzie jego lokalizacja na zachód od Warszawy, przy proponowanej linii kolejowej dużych prędkości oraz projektowanej autostradzie. Wpłynęłoby to na jego atrakcyjność i dostępność dla podróżnych z różnych regionów kraju. Doświadczenia krajów UE wskazują, że intermodal-

ność obu środków transportu korzystnie wpływa na zwiększenie przewozów w obu sektorach [8].

Nakreślając ogólne ramy znaczenia rozwoju liczymy, że dyskusja nad przyszłością kolei w Polsce zaowocuje programem, który w ciągu najbliższych 15 lat pozwoli Polsce na odrobienie dystansu cywilizacyjnego w tej dziedzinie do najbardziej rozwiniętych krajów Unii Europejskiej.

□

#### Literatura

- [1] Kuźko W.: *Droga Żelazna Fabryczno-Łódzka*. Świat kolei 2/1996.
- [2] Bonisławski R.: *Stacja Łódź Fabryczna*. Świat kolei 2/1996.
- [3] Łódź. *Dzieje miasta*. Praca zbiorowa. Łódź-Warszawa 1980.
- [4] Raczyński J.: *Łódzki węzeł kolejowy*. Technika Transportu Szybnego 9/1997.
- [5] *Kierunkowy program linii dużej prędkości w Polsce*. PKP 1991.
- [6] *Szybkie połączenie kolejowe Łódź – Warszawa*. Opr. SITK i BPKiUI. Łódź 2001.
- [7] *Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010*. Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela, 12.09.2001 r. COM(2001) 370.
- [8] Żurkowski A.: *Intermodalność w przewozach pasażerskich. Powiązania kolej – lotnictwo*. Technika Transportu Szybnego 11-12/2001.