

Połączenie kolejowe Łódź – Warszawa – czas na decyzje

Ostatnia dekada XX w. zapisała się w dziejach polskiego kolejnictwa jako bezprecedensowy czas degradacji tej gałęzi transportu. Kolejowe przewozy pasażerskie w latach 1990–2001 zmniejszyły się prawie 3-krotnie, budząc rozmiarem regresu zdumienie nie tylko ekspertów krajowych. Jeżeli dodać do tego negatywny obraz polskich kolei kreowany w mediach publicznych, silny i skuteczny lobbing motoryzacyjny – nie mający swojego odzwierciedlenia w lobbingu kolejowym – oraz brak jasnej i onsekwentnej polityki transportowej w Polsce, to nie ma się co dziwić zubożeniu społeczeństwa na problemy kolei. Połączenie Łódź – Warszawa jest jeszcze jednym z ostatnich, nielicznych bastionów polskich kolei, ciesząc się dobrą atmosferą społeczną, a pasażerowie chcą korzystać z pociągów. Jednak ta dobra koniunktura nie będzie trwać długo. Budowa planowanej autostrady z A2, która znacząco skróci czas podróży między tymi największymi miastami w Polsce, bez wątpienia zmniejszy radykalnie przewozy na tej linii, jeżeli nie zostanie ona do tego czasu zmodernizowana lub wybudowana nowa linia.

Postępująca degradacja techniczna tej linii jest poważnym zagrożeniem dla jej przyszłej rentowności. W ostatnich latach czas przejazdu najszybszego pociągu na tej, liczącej tylko 137 km, trasie wydłużył się prawie o 20 min.

Seminarium *Szybkie połączenie kolejowe Łódź – Warszawa w sieci połączeń kolejowych Polski*, zorganizowane 2 października 2002 r. przez Zarząd Oddziału SITK w Łodzi, Urząd Miasta Łodzi i Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o. w Łodzi, pod patronatem medialnym miesięcznika *Technika Transportu Szynowego*, miało na celu przeprowadzenie publicznej dyskusji nad zagrożeniami bytu transportu kolejowego nie tylko na trasie, ale i w Polsce, gdzie sytuacja jest jeszcze znacznie gorsza.

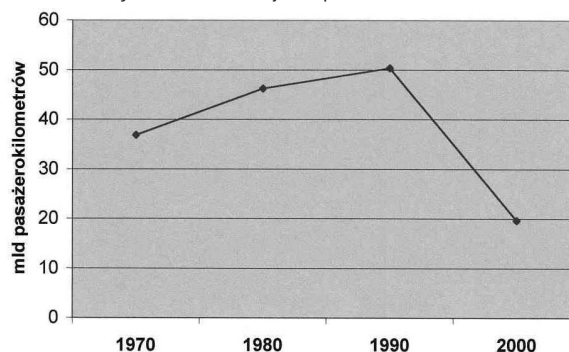
Celem seminarium była też prezentacja przedstawicielom władz państwowych, samorządowych, inżynierom i technikom, problemów, szans i możliwości, jakie są związane z usprawnieniem połączenia kolejowego Łodzi i Warszawy. Na seminarium zaproszeni zostali: władze państwowe, władze miasta Warszawy, Skierniewic i Łodzi, władze wojewódzkie, władze samorządowe, prezesi spółek grupy PKP, a także przewodniczący rady nadzorczej PKP – Adam Wielędek, pracownicy uczelni warszawskich, krakowskich i łódzkich zainteresowani komunikacją kolejową, członkowie stowarzyszeń naukowo-technicznych oraz media łódzkie i ogólnopolskie. W seminarium wzięło udział 95 osób, w tym także przedstawiciele Stowarzyszenia „Pociąg do Warszawy”.

Coraz więcej pasażerów ...

Liczba pasażerów w relacji Łódź – Warszawa już od wielu lat systematycznie rośnie. Sprzyjają temu bliskie związki gospodarcze obu miast. Niewielka odległość między tymi miastami powoduje, że podróż między nimi jest relatywnie krótka. Z tego też powodu potoki pasażerów w ciągu dnia są na tej linii rozłożone stosunkowo równomiernie. Skokowy wzrost liczby pasażerów nastąpił w 2000 r. po wprowadzeniu cyklu godzinowego odjazdów pociągów. Nie obyło się to bez oporu PKP, ale dziś uważa się to za sukces. O ile liczba podróżnych w relacji „od końca do końca” niemal podwoiła się do około średnio 4 tys. na dobę w jednym kierunku, to jeszcze większym zaskoczeniem było znaczne zwiększenie liczby pasażerów wsiadających na stacjach pośrednich w kierunku do Warszawy.

Cykl godzinny okazał się niezwykle konkurencyjny w stosunku do kursujących z tą samą częstotliwością pociągów regionalnych, o wyjątkowo miernym standardzie, ze Skierniewic i Żyrardowa do Warszawy, a także ze Skierniewic do Łodzi. W efekcie nałożenia się tych dwóch potoków pasażerów w godzinach szczytu pojawił się duży deficyt miejsc, pomimo zwiększenia długości składów części pociągów do 9 wagonów, a więc maksymalnej z uwagi na długość peronów w Żyrardowie. Na Dworcu Centralnym w Warszawie w godzinach od 15 do 19 odbywa się więc nieco żenująca w dzisiejszych czasach walka o miejsce do siedzenia.

W efekcie prawie wszyscy są niezadowoleni. Pasażerowie jadący na całej trasie chętnie widzieliby pociągi jeżdżące bez zatrzymania na stacjach pośrednich i o standardzie



Kolejowe przewozy pasażerskie w Polsce

pociągów InterCity i trudno im nie przyznać racji. Pasażerowie codziennie dojeżdżający ze Skierniewic, Żyrardowa i Kuluszek chcieliby zamiast wystawać na korytarzach wygodnie usiąść i wypoczętym dojechać do pracy. Nadchodzi już czas na kolejną restrukturyzację obsługi tej linii, być może poprzez wprowadzenie dwóch kategorii pociągów kursujących, przynajmniej w godzinach szczytu, co 30 min. Na przeszkodzie stoi jednak pogarszanie się stanu technicznego torowisk. Od nowego rozkładu zostanie zmniejszona prędkość rozkładowa na odcinku ze Skierniewic do Kuluszek ze 120 km/h do 80 km/h. Wiek torowisk z Łodzi do Kuluszek zbliża się już do 20 lat bez remontu kapitalnego, a okresowe ograniczenia prędkości na tym odcinku pojawiają się raz po raz. Zbliża się więc czas na podjęcie decyzji modernizacyjnych.

Propozycje modernizacji

O tym, że sprawna komunikacja kolejowa jest obecnie w Europie synonimem nowoczesności, a włączenie aglomeracji miejskich w system ponadregionalnych połączeń kolejowych szansą dla ich rozwoju i umocnieniem ich prestiżu, nie trzeba już obecnie nikogo specjalnie przekonywać. O szansach związanych z inwestycjami kolejowymi dla aglomeracji łódzkiej mówił w swoim referacie *Spoteczno-gospodarczy obraz miasta Łodzi* prezydent Miasta Łodzi – Krzysztof Jagiełło. Ekspert w dziedzinie transportu, były podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej – Jan Friedberg wygłosił referat *Koncepcja integracji transportowej metropolii Warszawy i Łodzi*, wskazując na korzyści jakie mogłaby uzyskać także aglomeracja warszawska. Redaktor naczelny *tts* – Jan Raczyński przedstawił zaś w aspekcie europejskiej polityki transportowej, którą będziemy już realizować jako członkowie UE, możliwości restrukturyzacji, wzorem innych krajów UE, sieci kolejowej Polski w celu stworzenia systemu szybkich połączeń kolejowych między największymi aglomeracjami w kraju. Jako pozytywny przykład takiego myślenia przytoczył koncepcję budowy linii dużych prędkości wraz z siecią autostrad w ramach zrównoważonego rozwoju transportu w połowie lat 90. Z planów tych pozostały tylko projekty autostrad, których na szczęście (dla kolei) nie udaje się zrealizować z powodu olbrzymich kosztów.

Dyrektor Biura Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o. w Łodzi – Zenon Sarwiński wygłosił referat *Warianty modernizacji linii kolejowej Łódź – Warszawa*. Opracowanie zostało wykonane w Biurze Projektów Kolejowych w Łodzi w 2001 r. i było ono przedmiotem dyskusji na posiedzeniu Zarządu Oddziału SITK w Łodzi z przewodniczącymi i sekretarzami kół zakładowych w maju 2001 r. oraz zostało przekazane władzom miasta Łodzi. W opracowaniu rozpatrzono 3 warianty inwestycyjne.

■ Wariant I – odtworzenie stanu istniejącego (120 km/h na całej linii)

Przy doprowadzeniu wszystkich urządzeń do prawidłowego stanu technicznego można prowadzić ruch pociągów pasażerskich z prędkością do 120 km/h (na odcinku Łódź Fa-

bryczna – Łódź Widzew – 100 km/h), przy ograniczeniach prędkości do 100 km/h wynikających z geometrii układu torowego i 40 km/h na stacji Łódź Widzew (przejazd przez rozjazd w głowicy wschodniej) oraz na stacji Kuluszki (wjazd na linię Warszawa – Katowice).

Z przeprowadzonych analiz wynika, że możliwe jest skrócenie czasu jazdy o ponad 20 min (z uwzględnieniem rezerw czasu). Nie przewidziano tu zmian geometrii układu torowego stacji Łódź Widzew, co znacznie zwiększyłoby koszty modernizacji. Założono jedynie zamianę na mniejszych stacjach kilku rozjazdów krzyżowych, ograniczających prędkość do 100 km/h, na rozjazdy zwyczajne.

■ Wariant II – do prędkości 160 km/h

Aby możliwe było prowadzenie ruchu pasażerskiego z prędkością do 160 km/h, należy przede wszystkim wykonać między innymi następujące prace modernizacyjne:

- torowe – dostosowanie szlaków i stacji na całym odcinku (w tym regulacja profilu poziomego i pionowego linii, zwiększenie szerokości międzytorzy z 3,75 do 4,0 m na odcinku Kuluszki – Grodzisk Mazowiecki, remonty torowisk oraz zastąpienie peronów wyspowych peronami zewnętrznymi, jednokrawędziowymi) oraz doprowadzenie skrzyżowań dróg kołowych z drogą kolejową do odpowiednich standardów;
- systemy zabezpieczenia ruchu – dostosowanie szlaku Łódź – Kuluszki oraz Warszawa Włochy – Warszawa Centralna, a także urządzeń na wszystkich stacjach (elektryczna centralizacja zwrotnic) do prędkości 160 km/h;
- sieci trakcyjnej – przebudowa na odcinkach: Łódź Fabryczna – Kuluszki i Płyćwia – Grodzisk z przystosowaniem do prędkości jazdy pociągów 160 km/h oraz wzmocnienie układu zasilania.

Jednak na odcinku od Rogowa do Skierniewic znajdują się w torach łuki o promieniach rzędu 1000 m. Na tym odcinku nie można prowadzić klasycznych pociągów z prędkością 160 km/h, a jedynie 120 km/h.

Aby prowadzić pociąg na całym odcinku z prędkością 160 km/h, należałoby dokonać bardzo kosztownej przebudowy wysokich nasypów. Rozwiązaniem problemu mógłby być zakup taboru z przechylnym nadwoziem.

Szacuje się, że czas przejazdu z niezbędnymi rezerwami zbliżyłby się do jednej godziny.

■ Wariant III – do prędkości ponad 250 km/h

W tym wariantcie proponuje się budowę nowej linii dużej prędkości. Atrakcyjnym rozwiązaniem, stosowanym w Europie, jest wytyczenie nowej trasy wzdłuż pasa projektowanych autostrad A2 i A1. Jest to rozwiązanie bardzo korzystne, ponieważ czynności związane z wywłaszczeniem gruntów, niezbędnych do budowy nowej linii kolejowej, mogłyby odbyć się łącznie z wywłaszczeniem gruntów na potrzeby budowy autostrad. Biorąc pod uwagę, że są to czynności długotrwałe i kosztowne, takie rozwiązanie daje znaczne oszczędności. Koszt budowy 1 km linii dużej prędkości w Europie waha się od 5 do 10 mln euro. W polskich warunkach kształtowałby się bliżej tej dolnej granicy.

Budowę linii dużych prędkości między Łodzią i Warszawą należy traktować jako pierwszy etap budowy sieci szybkich połączeń kolejowych w Polsce. Kolejnym etapem jest przedłużenie tej linii w kierunku Poznania i Wrocławia. Od wielu lat istnieje również propozycja budowy linii kolejowej dużych prędkości, biegnącej z Berlina przez Poznań, Warszawę do Moskwy. I w tym przypadku linia Łódź – Warszawa mogłaby stanowić fragment tego korytarza. Linia przebiegająca obrzeżami aglomeracji łódzkiej miałaby połączenie z dotychczasowym układem torowym.

Wybudowanie linii dużych prędkości jest ogromną szansą dla naszego kraju, dającą możliwość lepszego zintegrowania własnej sieci kolejowej. Połączenie największych miast w Polsce: Warszawy, Łodzi i Wrocławia/Poznania znacznie skróci czas podróży między nimi.

Analiza efektywności dla tych wariantów inwestycyjnych została przedstawiona w referacie wygłoszonym przez dr. Tadeusza Dyra *Analiza efektywności finansowej modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź*. Referat został opracowany przez zespół autorski: dr hab. Marianna Kotowska-Jelonek, mgr inż. Paweł Kozubek, z Zakładu Logistyki i Marketingu Politechniki Radomskiej. Z przeprowadzonych analiz wynika, że efektywność ekonomiczna tych projektów jest bardzo duża, a nakłady – nawet w przypadku budowy nowej linii – mogą się zwrócić w ciągu kilkunastu lat. Należy jednak przypomnieć, że krajach UE przy podejmowaniu takich decyzji bierze się pod uwagę także inne, nie mniej ważne niż ekonomiczne czynniki. Budowa nowej linii jest elementem aktywizacji gospodarczej regionu i kraju, czynnikiem napędzającym koniunkturę gospodarczą oraz środkiem na zmniejszenie ruchu drogowego, którego wzrost ze względu na jego wysokie koszty jest niekorzystny z punktu widzenia całej gospodarki.

Analizy związane z przygotowaniem do modernizacji tej linii prowadzi też Zarząd PKP PLK S.A. W referacie *Rozwój infrastruktury kolejowej uwzględniający rejon centralnej Polski* prezes Zarządu PKP PLK S.A. – Tadeusz Augustowski przedstawił wyniki dotychczasowych analiz techniczno-ekonomicznych.

Przy obowiązującej prędkości rozkładowej oraz istniejących ograniczeniach, z uwagi na zły stan infrastruktury, czas przejazdu najszybszego na tej trasie pociągu *Łodzianin* od stacji Łódź Fabryczna do stacji Warszawa Centralna wynosi 92 min, a pozostałych pociągów pospiesznych – 100 min. Zakładając likwidację wszystkich ograniczeń prędkości, z wyjątkiem ograniczeń wynikających z układu geometrycznego linii, czas przejazdu pociągu *Łodzianin* wyniósłby 83,5 min. Wymagać to będzie jednak nakładów finansowych w wysokości ok. 179 mln zł.

Aby uzyskać znaczne skrócenie czasu przejazdu na trasie Warszawa – Łódź, tj. mniej niż 75 min, należy zmodernizować linię w celu uzyskania parametrów techniczno-eksploatacyjnych pozwalających na uzyskanie prędkości 140 km/h. Nakłady na taką modernizację wynoszą około 693 mln zł. PKP S.A. podjęło już działania związane z przygotowaniem *Studium Wykonalności dla modernizacji linii Warszawa – Łódź*.



Pomysłowo swoją ofertę wagonów piętrowych do systemu push-pull przedstawił Bombardier.

Bardzo interesujący referat, omawiający problemy integracji transportu publicznego w regionie łódzkim, przedstawił prezes SITK – Wiesław Starowicz (do tematu poruszanego w tym referacie wrócimy jeszcze na łamach *tts*).

Koreferaty do przedstawionych wystąpień wygłosili także prezesi spółek przewozowych PKP – InterCity i Przewozy Regionalne.

Prezes Zarządu Spółki PKP InterCity – Andrzej Żurkowski przy okazji koreferatu *Łódź w perspektywnym systemie szybkich pasażerskich połączeń kolejowych w Polsce* zwrócił uwagę na konieczność zachowania równowagi między transportem drogowym a kolejowym. Plan budowy autostrad bez równoważnego planu budowy nowych i modernizacji obecnych linii kolejowych może – zdaniem uczestników konferencji – doprowadzić do jeszcze większego regresu przewozów kolejowych, zwłaszcza w przewozach międzyregionalnych. Świadczą o tym doświadczenia krajów Europy Zachodniej, gdzie obecnie próbuje się zlikwidować negatywne ekonomiczne i społeczne skutki regresu transportu kolejowego nakładami finansowymi liczonymi w dziesiątkach miliardów euro rocznie.

Prezes Zarządu Spółki Przewozy Regionalne – Tadeusz Matyla, która obsługuje także część przewozów międzyregionalnych, wygłosił krótki koreferat dotyczący obecnej sytuacji sektora przewozów regionalnych. Głównym problemem blokującym rozwój przewozów kolejowych w Polsce jest rażąco niski poziom subwencji wyrównawczych w porównaniu z innymi krajami europejskimi. Dodatkowo w czerwcu 2002 r. minister finansów podjął bezprecedensową decyzję o niezwracaniu przewoźnikom kolejowym w całości strat poniesionych w wyniku stosowania narzuconych im ulg ustawowych.

Prezentacje swoich wyrobów przedstawili także uczestniczący w spotkaniu przedstawiciele firm dostarczających dla kolei tabor, podzespoły i urządzenia. Oprócz pasażerów i przewoźników kolejowych jest to trzecia grupa zainteresowanych rozwojem transportu kolejowego w Polsce, o tyle ważna, że zamówienia są łatwo przeliczalne na wzrost zatrudnienia w przemyśle i w usługach.

W trakcie dyskusji, także w kuluarach, panowała raczej zgodność, że najbardziej pilną potrzebą jest obecnie doprowadzenie linii Warszawa – Łódź do stanu sprzed 5 lat, a tam gdzie jest to ekonomicznie uzasadnione warto zwiększyć-

prędkość maksymalną do 140 km/h, czy nawet więcej. W obliczu zagrożenia bytu kolejowych połączeń międzyregionalnych, w przypadku realizacji planu budowy autostrad i dla zachowania, zgodnie z polityką transportową Unii Europejskiej, równowagi na rynku przewozów pasażerskich w Polsce, konieczne jest opracowanie programu budowy sieci szybkich połączeń kolejowych między największymi miastami w Polsce o czasach przejazdu konkurencyjnych z podróżą samochodami. W tym celu należy zweryfikować projekty z 1995 r. budowy linii dużych prędkości, które w połączeniu z obecnymi projektami PKP PLK S.A. modernizacji istniejących linii utworzą nowoczesną sieć transportową w perspektywie 2015 r.

We wnioskach z konferencji zapisano, że kierując się doświadczeniami europejskimi, należy podjąć działania mające na celu zarezerwowanie terenu między innymi wzdłuż planowanych autostrad dla przyszłej sieci linii kolejowych dużej prędkości, łączących największe aglomeracje miejskie Polski z siecią kolei dużych prędkości za granicą. Z uwagi na wielkość przewozów między Łodzią i Warszawą, budowę sieci szybkich połączeń kolejowych należy rozpocząć od odcinka łączącego ze sobą te dwa największe miasta Polski.



Odmłodzony „Łodzianin” wyrusza na trasę do Warszawy



Przedział 1. klasy

Odmłodzony Łodzianin

W tydzień po konferencji wyjechał na trasę Łódź – Warszawa, jako pociąg *Łodzianin*, skład 6 wagonów po naprawie głównej wykonanej w ZNTK Bydgoszcz. Zasadniczych modernizacji, w ścisłym tego słowa znaczeniu, w tych wagonach nie ma, ale jest to przykład dobrego, gospodarskiego podejścia do problemu odnowy taboru przy ograniczonych środkach finansowych.

Plany modernizacji wagonów pasażerskich, z których większość została wyprodukowana w latach 70. i 80., powstały w połowie lat 90. (*tts* 3/1996). Zakładano wtedy, że powstanie nowa kategoria pociągów międzyregionalnych (IR – InterRegio), częściowo na wzór kolei niemieckich, oparta na zmodernizowanym taborze.

Pierwsze wagony zmodernizowano między innymi w ZNTK Nowy Sącz. Zostały one wyposażone w nowoczesne wózki typu 25An, produkcji ZNTK Poznań, ekologiczne toalety, przetwornice statyczne. Analizowano także zastosowanie wygodniejszych dla pasażerów drzwi odskokowo-przesuwanych, automatycznie zamykanych. Nieliczną partię wagonów pomalowano w jednolitym, zielonym kolorze. Wagony te kursują do chwili obecnej w pociągach InterCity.

Wagony dla *Łodzianina* już tych najistotniejszych modernizacji nie mają, ale w wyposażeniu wnętrza należy odnotować bardzo istotny postęp. Przede wszystkim zrezygnowano z regeneracji starych elementów wyposażenia, której efekty były bardzo mierne. Nowe laminaty na ściany i sufit



Przedział 2. klasy

zostały wykonane według nowej koncepcji, bez stosowania tzw. „technologii łączy tysiącem wkrętów”, co znacznie podniosło estetykę wnętrza i ułatwiło ich późniejsze utrzymanie w czystości. Nowe siedzenia w 1. klasie wyposażone zostały w zagłówki wygodniejsze niż w wielu wagonach InterCity. Całkowicie nowy wystrój otrzymały toalety, bardziej estetyczny i łatwiejszy do utrzymania w czystości.

Naprawę główną opisanych wagonów można uznać za bardzo udaną i konieczną do powielenia we wszystkich wagonach, jakie zostaną w przyszłości poddane remontom. Pod uwagę należy wziąć fakt, że po obecnej naprawie wagony te będą eksploatowane nawet do 2015 r.! Spółka Przewozy Regionalne zapowiada, że odnowione wagony otrzymają także kolejne pociągi na trasie Łódź – Warszawa jeszcze w 2002 r.

Kilka tygodni później na trasę wyruszył też nowy skład wagonów z Łodzi do Krakowa. Poprzedni był obiektem niezwykle gwałtownej i nieprzebiegającej w słowach krytyki prasowej. Standard wagonów na tej trasie od kilku lat ulegał systematycznemu pogorszeniu. W kwietniu 2002 r. nastąpił kolejny etap obniżenia standardu poprzez wprowadzenie na trasę zespołów trakcyjnych serii ED72, nadających się z trudem do podróżowania na krótkie odległości. Ostra reakcja pasażerów spotkała się z zapowiedzią, że i tak ten jedyny pociąg tej relacji ulegnie likwidacji. Jesienią 2002 r. stanowisko przewoźnika uległo zmianie. Pociąg w nowym rozkładzie będzie jeździł nadal, i to krócej, a obsługa tego pociągu została przekazana z zakładu w Krakowie do zakładu w Łodzi. Obecny pociąg nie różni się standardem od pociągu ekspresowego (poza brakiem wagonu barowego). Szkoda tylko, że w międzyczasie wizerunek kolei w oczach pasażerów, których trzeba teraz odzyskiwać, uległ nadwyrężeniu.



Nowa toaleta

Konferencja

Telekomunikacja i Informatyka na Kolei

Szczyrk, Centrum Kongresów i Rekreacji „Orle Gniazdo”, 29–31 stycznia 2003 r.

Tematyka

- zapoznanie firm z potrzebami i kierunkami rozwoju kolei w zakresie telekomunikacji i informatyki
- zasadami funkcjonowania i strukturą potrzeb i możliwości Telekomunikacji Kolejowej Sp. z o.o. i PKP Informatyka Sp. z o.o.
- rozszerzenia możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury teleinformatycznej należącej do PKP S.A.
- przedstawienie oferty w zakresie telekomunikacji i informatyki dla spółek podległych PKP S.A. w kontekście konieczności przystosowania do standardów Unii Europejskiej

Zamierzenia te zostaną zrealizowane poprzez:

- prezentacje Telekomunikacji Kolejowej i PKP Informatyka
- wystąpienia i prezentacje firm biorących udział w konferencji
- stoiska paratargowe i zbiorczą ofertę uczestników Konferencji przekazaną PKP S.A., spółkom zależnym i ich oddziałom
- materiały informacyjne dotyczące PKP Informatyka i Telekomunikacji Kolejowej dla uczestników Konferencji

Partnerzy:

Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.
PKP Informatyka Sp. z o.o.

Patronat medialny:

Technika Transportu Szynowego ■ Kolej dziś i jutro ■ Polski Portal Kolejowy ■ InfoTel

Panie Janku, tu miał Pan podać adres!!!