

Jacek Wesółowski

Łódź – niechciany węzeł kolejowy Centralnej Polski

Niemal jednocześnie pojawia się w kolejnych numerach *tts* kilka artykułów, które pośrednio lub bezpośrednio dotyczą transportu szynowego w Łodzi i jej regionie. Do kwestii obsługi Łodzi w krajowej sieci połączeń szybkich odnosi się pośrednio interesujący artykuł Andrzeja Massela i Jana Raczyńskiego „Czy kolejowe przewozy międzyregionalne mają przyszłość w Polsce” (*tts* 10/2003). W innym tekście Grzegorz Sapoń i Wiesław Starowicz przedstawiają upadek systemu przewozów regionalnych (Wyniki badań potoków pasażerskich korzystających z przejazdów w pociągach regionalnych na terenie województwa łódzkiego, *tts* 11/2003), zaś Jan Raczyński przedstawia analizę możliwości rozwoju węzła, który w zakresie przewozów regionalnych i aglomeracyjnych może być oparty na lekkiej kolei regionalnej „modelu Karlsruhe”.

Chciałbym zwrócić uwagę na możliwości ukształtowania sieci kolejowej w regionie łódzkim, albo lepiej w Polsce Centralnej, w którym poszczególne poziomy obsługi byłyby zintegrowane zarówno ze sobą, jak i z ukształtowaniem istniejącej sieci osadniczej. Zanim jednak przyjdzie pora na omówienie tych koncepcji, wypada raz jeszcze skonstatować stan istniejący.

Dziedzictwo minionej epoki?

Jak wiadomo, w dotychczasowych zamierzeniach Łódź dla planistów kolei właściwie nie istnieje. Mam tu na myśli zarówno ustalenia pochodzące jeszcze z lat 80. (linie AGC), system transeuropejskiej sieci kolejowej – TEN (zgłoszony przez stronę polską, w którym żadna z zaproponowanych linii nie przechodzi przez Łódź), jak i najnowsze opracowania takie jak Narodowy Plan Rozwoju na lata 2004–2006 (NPG) oraz wynikający z niego Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR).

Można mieć kilka hipotez dlaczego tak się dzieje. Po pierwsze rozwój kolei w Polsce nie jest tematem społecznie nośnym, w przeciwieństwie do rozwoju sieci drogowej. Największe autorytety w świecie polskiej polityki, publicystyki i – co gorsza – nauki przebudowę polskiej infrastruktury transportowej zdają się utożsamiać z budową i modernizacją dróg – i dają temu po stokroć wyraz publiczny. Napływ funduszy Unii Europejskiej na polską infrastrukturę, jej modernizacja i program budowy autostrad stały się wskutek tego swojego rodzaju „medialną” całością. Ten sposób myślenia jest w Polsce faktem powszechnym. Nie znajduje on jednak uzasadnienia ani w codziennym życiu mieszkańca Europy Zachodniej i Środkowej (w większości krajów kolej jest tam przecież przynajmniej dwakroć tak popularna, jak w Polsce), ani w deklaracjach programowych i programach inwestycyjnych Unii

Europejskiej. Ten zgubny dla ekorozwoju, a także – jak wolno sądzić – dla spójności polskich miast sposób myślenia jest widoczny także wśród osób, które – wydawać by się mogło – powinny bronić interesów Łodzi i Polski Centralnej, zwłaszcza w odniesieniu do przyszłej przestrzeni kreowanej przez geografii sieci kolejowej. O ile uchodzi to jednak politykom, to nie przystoi naukowcom, zobowiązanych wiedzieć więcej i patrzeć szerzej. Mimo że, niektórzy z nich mają prawdziwy obraz rzeczy, [4] ich stanowisko nie może przebić się na szersze forum.

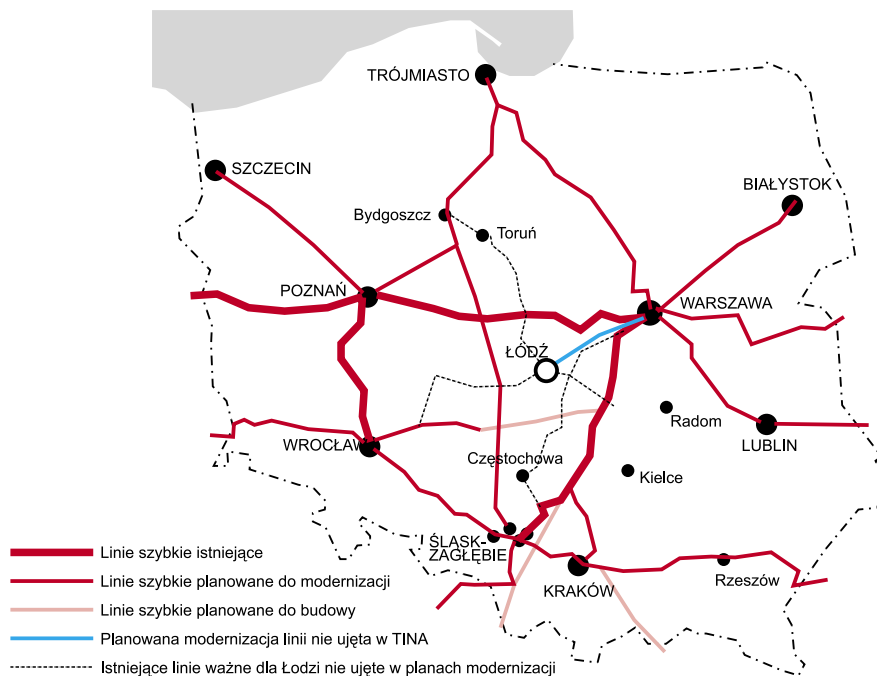
Po drugie – przechodzi się w Polsce do porządku dziennego nad faktem, że Łódź nie jest jednym z pierwszorzędnych ośrodków kraju. Jej obraz jest de facto nadal obrazem miasta robotniczego, które nie potrzebuje żyć „na szeroką skalę”. Odmawia się jej więc nie tylko pociągów, ale i lotniska. Wciąż jeszcze prawie milionowe skupisko ludzi – licząc z przyległymi miastami – nie ma ciężaru gatunkowego, na który teoretycznie zasługuje. Fakt, że miasto, poszukujące swojej roli w świecie poprzemysłowym, nie może funkcjonować bez możliwie wysokiej klasy systemu transportowego, w tym nowoczesnej kolei, nie wydaje się mieć większego znaczenia w planistycznej strategii.

Zawarta w pierwszym ze wspomnianych artykułów propozycja przeprowadzenia linii wysokich prędkości Warszawa – Poznań/Wrocław¹⁾ w bezpośrednich okolicach Łodzi jest ze wszech miar słuszną, ale – jak dotąd – jest tylko propozycją, która nie znajduje odzwierciedlenia w polityce przestrzennego rozwoju kraju. Nie prowadzi też jeszcze do wytworzenia w mieście jednego z węzłów kolejowych istotnego znaczenia w skali kraju.

Po trzecie bowiem, Łódź nigdy w historii nie wykształciła węzła kolejowego na miarę innych ośrodków w Polsce, nie mówiąc już o typowym mieście zachodnioeuropejskim porównywalnej wielkości. Wciąż pozostaje miastem bez większego dworca, z układem linii nie skonsolidowanym i – mimo centralnego położenia w kraju – z brakiem podstawowych połączeń z na niektórych kierunkach. Każde włączenie Łodzi do systemu połączeń międzyregionalnych z prawdziwego zdarzenia musi wnet doprowadzić do zmagania się z dwoma zasadniczymi problemami: łatwością tranzytu i integracją różnych kierunków sieci. Każde, nawet najprostsze i niedoskonałe rozwiązanie tych problemów niesie ze sobą konieczność inwestycji wykraczających poza prostą wymianę torów, przynosi konieczność budowy nowych węzłów, łącznic, linii – a może i tuneli. A na te w kolejnictwie polskim od niepamiętnych czasów zupełnie „nie ma pogody” – nie ma jej zresztą ostatnio nawet na utrzymanie linii już istniejących. Jak to się jednak dzieje, że można snuć plany budowy systemu autostradowego zupełnie od podstaw, a „nie wypada” planować stopniowej modernizacji kolei?

Po czwarte – nie tyle w oszczędnościach, ile w doktrynie planistycznej kolei szybkich połączeń międzyregionalnych, dominu-

¹⁾ Propozycja ta jest rozwinięciem propozycji przebieg tej trasy, wysuniętego jeszcze w latach 90. i przyjętego w oficjalnych dokumentach. Różni się ona jednak zasadniczo, i korzystnie dzięki skumulowaniu kierunku wielkopolskiego i dolnośląskiego.



Rys. 1. Łódź w systemie szybkich połączeń pasażerskich, stan aktualny i oficjalnie planowany na najbliższe lata

jącej w Polsce od lat 70. szukać należy korzeni oficjalnie prezentowanych planów. Doktryna ta z grubsza polegała na tym, że ktoś wzięt do ręki cyrkiel, wbił go na Dworcu Centralnym w Warszawie, rozstawił na ponad 300 kilometrów i zakreślił okrąg (i tak był realistą: we Francji byłoby przecież 500 km). Wszystko to, co znalazło się wewnątrz tej gigantycznej figury miało być „przeskakowane” szybkimi pociągami, które łączyły stolicę z „dalszą” prowincją, obsługiwane zaś miało być pociągami niższego rzędu. W efekcie w sieci szybkich kolei nie znalazły się ani Radom, ani Kielce, ani – wówczas wojewódzki Piotrków, ani – właśnie Łódź. Gdyby istniała zadowalająca sieć zintegrowanych połączeń niższego rzędu, czyli gdyby istniały dobre pociągi i dobrze utrzymane linie – to rzecz może i byłaby użyteczna²⁾. Nie ma ani jednych, ani drugich – a, jak słusznie zauważyli Autorzy pierwszego artykułu, nie da się zebrać na tych liniach, wyabstrahowanych od przestrzeni kraju, potoku pasażerów, który zapełniłby cztery przyzwyczajone długie pociągi na godzinę. Doktryna ta zapewne poniosłaby klęskę w rzeczywistości; hipotezę tę jednak trudno sprawdzić, skoro i tak się niczego nie buduje. Jednakże klęski tej się nie widzi: jeszcze w latach 90. w sieci połączeń postulowanych do ujęcia w ramach TEN (TINA) widniała linia Warszawa-Wrocław przez Idzikowice i Bełchatów – rzecz jasna z pominięciem Łodzi. O tym, że taki model rozwoju sieci kolei wysokich prędkości nie jest jedynym z możliwych świadczy praktyka niemiecka, włoska, japońska, a nawet hiszpańska. Działo się to wszystko za zamkniętymi drzwiami ministerstw i biur planowania, przy mechanicznym (bo bez stawiania zasadniczych pytań) udziale urzędów szczebla wojewódzkiego. Miasta w swojej praktyce planistycznej, nawet tak duże jak Łódź, stawały właściwie wobec faktów dokonanych.

Planowanie sieci kolejowej w Polsce Centralnej polegało zatem na ustawicznym omijaniu problemu Łodzi. Na to zarządzający

państwową koleją zapewne szybko przytoczą dane pokazujące niktę przewozy pasażerskie dokonujące się z tej aglomeracji w każdym innym kierunku oprócz warszawskiego (na którym podróżuje się głównie do pracy). I będą dane prawdziwe, jak dowodzi drugi z artykułów opublikowanych ostatnio w *tts*. Przytoczą je jednak niepomni na fakt, że to właśnie ich odmowa należytego utrzymania (nie mówiąc już o modernizacji i budowie) szlaków służących miastu sama odepchnęła od kolei coraz bardziej zmotoryzowanych todzian. Mam tu w szczególności na myśli linię kutnowską, staropolską i radomską, jak też – ostatnio – trasę kaliską – czyli trzy na pięć kierunków, na których mogłyby operować regionalne pociągi tódzkie.

Niedorozwój węzła łódzkiego rzutuje więc bezpośrednio na słabość obsługi kolejowej w całej Polsce Centralnej.

W poszukiwaniu dróg wyjścia

Żeby więc Łódź zaczęła liczyć się w systemie polskich kolei, planistabędzie musiał odnieść się do wszystkich czterech problemów. Po pierwsze i najważniejsze: zważywszy na znacznie większą rolę kolejnictwa w polityce UE, niż się to powszechnie w Polsce przyjęło uważać, nie ma żadnego powodu, by kwoty wydawane na budowę infrastruktury nie miały rocznie rozkładać się bardziej równomiernie między poszczególne środki transportu. Tym bardziej, że – jak sami Autorzy pierwszego artykułu zauważają – „jeśli stan dróg w Polsce określa się jako zły, to stan infrastruktury kolejowej można określić jako katastrofalny”. Kolej polska potrzebuje przynajmniej takich samych inwestycji, jak polskie drogi (potrzebuje też zasadniczych przemian organizacyjnych – o tym niżej). Czy wolno pogłębiać jakościową dysproporcję obu gałęzi transportu? Jak by się to miało do unijnej polityki transportowej, energetycznej i ekologicznej?

Być może plany polskiej infrastruktury transportowej, te zgłoszone do realizacji i podpisane jako aneks Traktatu Akcesyjnego, są jakoś zrównoważone globalnie. Przykład Łodzi świadczy natomiast o tym, że nie są zrównoważone regionalnie – bo nie można tworzyć węzła autostradowego dla dużej aglomeracji, a odmawiać jej węzła kolei. To nie autostrady stanowią o atrakcyjności miasta i regionu dla ludzi (a nie towarów). Na tę atrakcyjność wpływa w skali kontynentalnej dostęp do lotniska, w skali międzynarodowej i międzyregionalnej – w coraz większym stopniu kolej. Czas i komfort podróży jest przecież towarem, który lepiej sprzedaje nowoczesna kolej, niż nowoczesna autostrada (ile można zrobić podczas jazdy pociągiem zamiast prowadzenia samochodu?). To nie autostrady budują wreszcie żywą strukturę miasta – buduje ją natomiast węzeł międzyregionalnej kolei i powiązana z nim sieć regionalna. Po co aplikować dotkniętej dezurbanizacją Łodzi potencjalną „maszynę do wysysania miasta”, jaką okazał się w wielu miejscach „nowoczesny” system drogowy, zamiast czynnika działającego na rzecz jego konsolidacji? Tylko dlatego, że taka

²⁾ W trakcie budowy CMK nie zapewniono jednak Polsce Centralnej najprostszego zjazdu na linię Kuluszki – Skarżysko (która potencjalnie jest jednym z łódzkich „promieni” obsługi kolejowej), w zamian dając dłuższe połączenie z linią Tomaszów – Radom.

jest wola ludności? A jakie ona ma pojęcie o normalnie działającej kolei?

Wracając do artykułu Massela i Raczyńskiego: wnioski dotyczące braku konkurencyjności kolei w stosunku do planowanej sieci autostrad na bardzo wielu kierunkach (w tym wychodzących z Łodzi) są najlepszym dowodem, że alokacja środków inwestycyjnych na infrastrukturę transportu wymaga większej rozważliwości. Wyliczenia te jednak nie obejmują prób ukształtowania węzła kolejowego w Łodzi. Przynoszą one jednak bardzo ważne wskazanie: konieczność połączenia budowy szybkiej linii Warszawa – Łódź z linią Warszawa – Poznań i Warszawa – Wrocław, co już jest ogromnym krokiem naprzód w stosunku do dotychczasowych mizernych zamysłów oficjalnych. To jednak nie wyczerpuje tematu: Łódź nadal pozostaje miastem pozbawionym wygodnej komunikacji kolejowej w kierunku południkowym, co przejawia się najlepiej brakiem bezpośredniej linii w kierunku Górnego Śląska. Będzie to rzutowało nie tylko na brak łódzkiego węzła szybkich kolei międzyregionalnych, ale również na niemożność budowy efektywnej sieci kolei regionalnej, która obsługiwałaby aglomerację i ważne ośrodki wojewódzkie. Podobno Europa przyszłości ma być Europą silnych regionów. Czy także łódzkiego, którego prawie nie ma w świadomości społecznej? A czy ktoś myśli co się stanie z Bełchatowem, jak już skończy się węgiel brunatny – jedyne źródło utrzymania tego zagubionego w Centralnej Polsce 60-tysięcznego miasta? Czy czeka je obecny los Górnego Śląska?

W realiach polskich powstania szybkiej sieci międzyregionalnej nie można najprawdopodobniej rozpatrywać w oderwaniu od innych poziomów obsługi kolejowej, ponieważ nie występują wystarczające potoki pasażerów na dystansach dalekich. Co więcej, sama geograficzna gęstość struktury miejskiej pasuje się gdzieś pomiędzy realiami francuskimi (gdzie stawia się raczej na linie szybkie typu *non-stop*), a niemieckimi (gdzie linie obsługują więcej miejscowości po drodze). Prawdopodobnie należy więc dążyć do kumulacji obu typów ruchu na tych samych liniach. To zresztą jest praktyką powszechnie stosowaną za granicą – bo przecież system linii wysokich prędkości jest raczej ograniczony do pojedynczych tras na najbardziej obciążonych kierunkach. Wiadomo też, że w obsłudze międzymiastowej (podobnie zresztą, jak i w regionalnej) należy dążyć do systemu połączeń rytmicznych, który jest w stanie konkurować z samochodem także dzięki temu, że pociąg jest do dyspozycji praktycznie o każdej porze dnia. System ten zaś wymaga odpowiedniej liczby pasażerów. Jak zapewnić konkurencyjność krajowych połączeń międzyregionalnych, jeśli puszczać się będzie tylko dwie pary pociągów dziennie – bo tyle akurat będzie potrzeba dla ruchu tylko między największymi miastami?

Czas jazdy jest oczywiście ważnym elementem konkurencyjności, ale przecież nie jedynym: drugi element to dostępność pociągu, a trzeci – komfort i „bezzastresowość” podróży (m.in. niezależność od kongestii drogowej, wysoki standard wagonów i obsługi pasażera). Do tego dochodzi oczywiście problem integracji dworców z systemami transportu lokalnego i ich właściwa lokalizacja, zapewniająca zarówno dostępność obszarów centralnych miast, jak i możliwość parkowania długoterminowego. Względem na centralną lokalizację dworców także nie sprzyja budowie zupełnie nowej sieci kolejowej, nawet jeśli koszt takich linii byłby niewiele wyższy od modernizacji starych, trzeba by bowiem korzystać z tras istniejących na podejściach do dworców (niezbędne mogą się natomiast okazać lokalne korekty przebiegu linii). Gdyby

prędkość była wyłącznie decydująca, to prawdopodobnie musiałyby zniknąć połowa wszystkich linii kolejowych w Europie, z kolejkami dojazdowymi w pierwszym rzędzie. Przy systemie linii zmodernizowanych możliwy jest przecież rozmaity sposób obsługi miejscowości na trasie – na przykład poprzez, jak w praktyce brytyjskiej, naprzemienne zatrzymywanie się pociągów międzyregionalnych na ważniejszych stacjach pośrednich. W taki mniej więcej sposób funkcjonują te relacje, które – a jest ich większość w Zachodniej Europie – postępują się infrastrukturą zastaną, w różnym stopniu poddaną modernizacji. Nawet jeśli buduje się nową trasę, to warto pamiętać o japońskich liniach Tokaido i Sanyo Shinkansen, które przebiegają przez najbardziej zurbanizowane obszary i mają na długości 1175-kilometrów 31 stacji (czyli średnio co 38 km), oddalonych najwyżej o 2 km od nentralgicznych śródmieść. Obsługują je pociągi trzech rodzajów, jadące co kilka-kilkanaście minut. Nie przeszkadza to jednej z tych klas pociągów bić światowego rekordu prędkości rozkładowej.

Kolejnym sposobem zwiększenia konkurencyjności jest nie tylko sama modernizacja tras (do prędkości standardowej 160 km/h), ale także wykorzystanie taboru z przechylnym pułdem. Wygląda na to, że wyliczenia, o których mowa w artykule Massela i Raczyńskiego, nie bazowały w pełni na tych możliwościach.

Jedno jest pewne: w przypadku Łodzi i Polski Centralnej modernizacji nie było i nie ma, a również nie ma samej infrastruktury. Bez infrastruktury kolej oczywiście funkcjonować nie będzie, a badania potencjalnego rynku muszą przynosić dość przybliżone dane. Zabawmy się jednak w planistę na wypadek, gdyby wskutek wejścia Polski do Unii Europejskiej, zaistniała nowa sytuacja w polskim myśleniu o nowoczesności. Załóżmy przez moment, że to możliwe.

Obsługa Łodzi i Polski Centralnej w skali ponadregionalnej

Aby wykorzystać atuty swojego położenia Łódź powinna zapewne nastawić się na obsługę ruchu tranzytowego by na tej podstawie z czasem wytworzyć w pełni wydolny węzeł kolejowy. Należy, co oczywiste, tak programować modernizację kolei, by kolejne inwestycje mogły doprowadzić do powstania efektywnego systemu kolejowego w Polsce Centralnej, który nie tylko uwzględniałby jej interesy, ale także stanowił istotny postęp rozwoju sieci w skali ogólnokrajowej. Te interesy to wygodna, ze znaczną częstotliwością obsługa Łodzi i większych miast szeroko pojętego regionu – i to poczynając od stosunkowo niewielkich – patrząc z perspektywy całego kraju – inwestycji.

Zadaniem dla węzła łódzkiego byłoby w pierwszym rzędzie prowadzenie ruchu na kierunku warszawsko-wrocławskim – występującym obecnie w szczątkowej formie. Nakładają się na niego między Warszawą i Łodzią największe potoki pasażerskie w Polsce. Natomiast na pograniczu śląsko-wielkopolskim trasa ta jest znacznie wydłużona, a nawet słabo wykształcona (jednotorowy odcinek Ostrów – Grabowno Wielkie). Ma jednak tę zaletę, że obsługuje oba centra Południowej Wielkopolski: Kalisz i Ostrów. Ze względu na rangę tego kierunku można oczekiwać, że jest on predestynowany do obsługi możliwie najszybszymi pociągami, wychodzącymi nawet poza granice Polski – do Saksonii i Czech.

Drugim kierunkiem tranzytowym powinien być kierunek katowicko-gdański. Proponowana do modernizacji w ramach TEN Magistrała Węglowa ma charakter tranzytowy wobec struktury

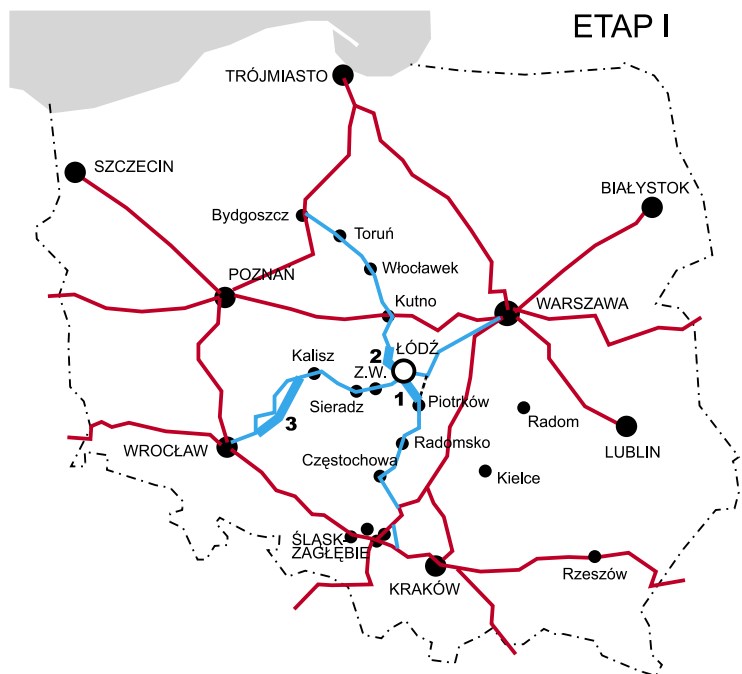
miejskiej Polski Centralnej i jako taka nie odpowiada jej interesom. Ze względu na istnienie CMK – linii szybkiej o podobnie tranzytowym charakterze – byłby to kierunek nadający się przede

wszystkim dla pociągów klasy InterRegio. Obsługiwałyby one większe miasta Polski Centralnej w relacjach między nimi oraz do i z Trójmiasta, Górnego Śląska i Krakowa. Aby była to obsługa w pełni sprawna, niezbędna jest budowa wyprowadzenia z Łodzi na południe³⁾, jak też daleko idąca modernizacja linii Łódź – Kutno, z możliwym obejściem Zgierza. Przebieg proponowanego wyprowadzenia południowego może być dwojaki: albo trasą stosunkowo najkrótszą Łódź – Piotrków, albo dłuższą Łódź – Radomsko przez Bełchatów⁴⁾, która dałaby temu dużemu miastu wygodny dostęp do krajowej sieci kolejowej (efektywna regionalna komunikacja publiczna między Łodzią i Piotrkowem musiałaby się wówczas nadal opierać na autobusach).

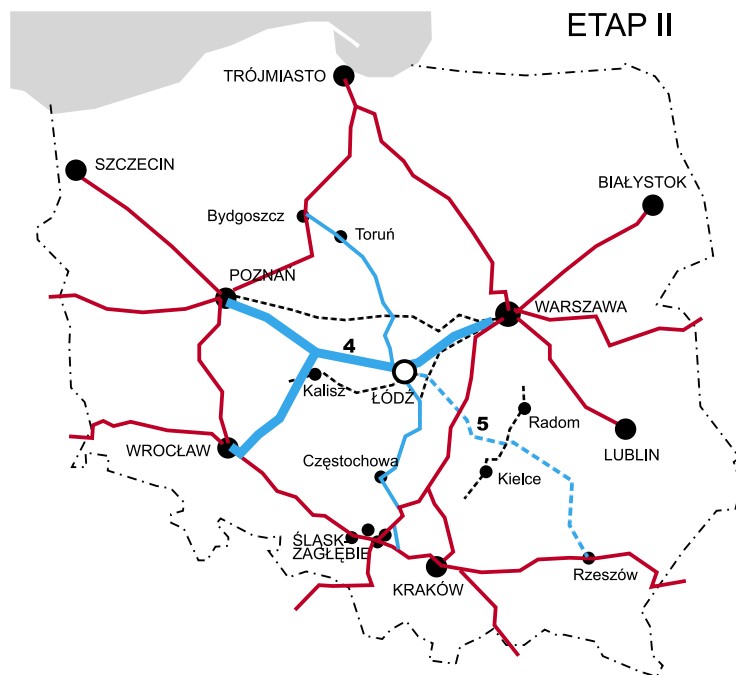
Trzecim kierunkiem obsługi ruchu tranzytowego, mogłaby się stać relacja warszawsko-poznańska. Na dłuższą metę nie wydaje się możliwe utrzymanie jednej tylko magistrali dwutorowej, która dzisiaj przenosi cały ruch nie tylko międzyregionalny, ale także międzynarodowy na jednym z podstawowych kierunków europejskich – zwłaszcza po urządzeniu kombinowanego transportu towarowego, przynajmniej w relacjach międzynarodowych. Tego właśnie kierunku dotyczyły pierwsze studia trasowania linii wysokich prędkości Berlin – Moskwa, które prowadzono na początku lat 90. Poprowadzono wówczas tę trasę w korytarzu autostrady A2, przewidując podłączenie Łodzi za pomocą „sięgacza” na Dworzec Kaliski oraz przystanek pod Zgierzem, oddalony od śródmieścia stolicy regionu o około 15 km.

Istotą planowania inwestycji kolejowych w warunkach Polski Centralnej, powinna być agregacja potoków. Potoki ruchu występujące między Warszawą a Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem być może stanowiłyby poważny argument uzasadniający podjęcie kosztownej inwestycji budowy linii wysokich prędkości w dającym się przewidzieć czasie. Wydaje się więc logiczne, by trasa wrocławska i poznańska pokrywały się jak to najdalej możliwe. Wówczas można by obsłużyć aglomerację Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego – znacznie poważniejszy generator ruchu od słabo zurbanizowanych regionów, które przekraczałaby proponowana niekiedy linia Sieradz – Wieruszów. Wydaje się więc, że stworzenie połączenia Warszawa – Łódź – Wrocław powinno w pierwszym rzędzie obejmować budowę trasy Kalisz/Ostrów – Oleśnica – Wrocław Brochów (dla przyspieszenia przejazdu przez Wrocław), bo stałaby się ona ostatecznie elementem śląskiego odgałęzienia szybkiej magistrali Berlin – Moskwa. Relacja warszawsko-wrocławska wykorzystywałaby więc w pierwszym etapie zmodernizowaną trasę Warszawa – Łódź, należycie utrzymaną linię Łódź – Kalisz, a stamtąd nowo wybudowany odcinek do Wrocławia. Powstały w ten sposób w Centralnej Polsce rusztowy układ sieci zapewniłby większości regionalnych ośrodków miejskich dostęp do międzynarodowej kolei. Warunkiem jego funkcjonowania musiałaby być integracja w węzłach krzyżowych – jednym z nich jest Łódź. To właśnie węzeł łódzki jest największym problemem. Cokolwiek by się nie działo w zakresie modernizacji okolicznej sieci kolejowej, prędzej czy później staje się przed koniecznością wypracowania dla

ETAP I



ETAP II



- Wybrane linie szybkie istniejące i aktualnie przewidziane do modernizacji i budowy
 - Linie proponowane do budowy spoza obecnego programu TINA
 - Linie proponowane do modernizacji spoza obecnego programu TINA
 - - - Istniejące linie ważne dla Łodzi do modernizacji w perspektywie
 - - - - - Inne linie regionalne ważne dla Polski Środkowej
- 1** Kolejność zadań

Rys. 2. Łódź w systemie szybkich połączeń pasażerskich – propozycja dwóch etapów programu

³⁾ Linia ta była obecna w planach regionalnych i krajowych mniej więcej do połowy lat 70.

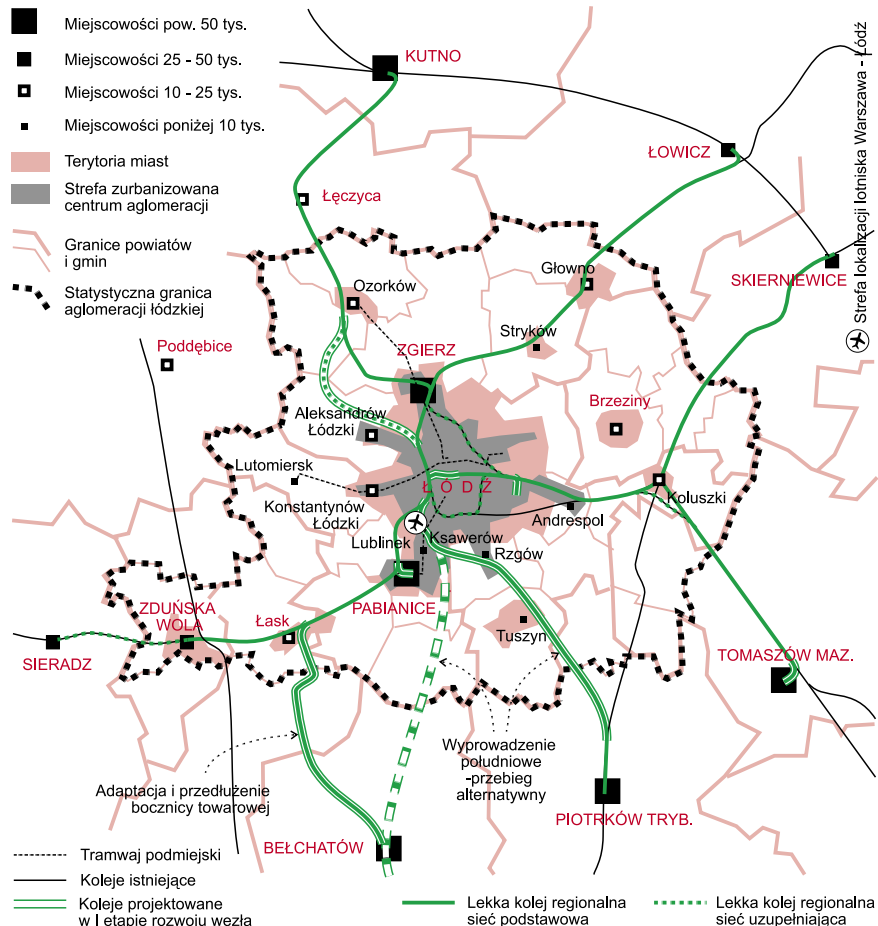
⁴⁾ Trasa ta była kiedyś proponowana przez Michała L. Rościszewskiego. Obsługa Bełchatowa w układzie N-S wiązałaby go ze stolicą regionu – Łodzią, oraz byłaby rekompensatą za zmianę przebiegu magistrali Warszawa-Wrocław. Tym bardziej korzystną, że możliwą do realizacji z dworcem położonym znacznie bliżej centrum.

niego jakiejś nowej formuły. Niepewność co do jego przyszłości może powodować znaczące błędy w gospodarce przestrzennej. Czy „Portal Łódzki” – czyli centrum komercyjne wokół dworca odprawiającego szybkie pociągi do Warszawy – miałby być przy Dworcu Fabrycznym (jak się przyjęło bez głębszego zastanowienia), czy też przy Kaliskim, który jest co prawda położony peryferyjnie, ale może stać się rzeczywistym węzłem kolejowym przy znacznie mniejszych inwestycjach? [8]

Inną ważną przesłanką powinna być integracja z lotniskiem, którego obsługa kolejną, nawet na poziomie sieci ogólnokrajowej, jest dzisiaj w Europie (a także poza nią) jednym z ważnych atrybutów coraz popularniejszego lotnictwa pasażerskiego. Mimo rozmaitych przeszkód rysują się w tej chwili dwa porty lotnicze, które powinny być obsługiwane systemem kolejowym Polski Centralnej. Pierwszy – to Lublinek, lotnisko o charakterze regionalnym, przez najbliższe kilka lub kilkanaście lat jedyne możliwe dla Łodzi, korzystającej dotąd z warszawskiego Okęcia. Drugi zaś to duże międzykontynentalne lotnisko z dużym potencjałem rozbudowy, służące Warszawie i Łodzi – i położone między obydwooma miastami. Nie wiadomo jednak kiedy lotnisko to powstanie, i czy w ogóle z tej strony Warszawy – bo obsługa obu miast nie była warunkiem wstępnym do eliminacji zgłoszonych kandydatur lokalizacyjnych. Spośród nich zaś nowoczesny planista zapewne wybrałby taką, która pozwala na bezpośrednią obsługę przez linię wysokich prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, za pomocą pośredniej stacji na jej trasie, zaś w początkowym etapie oferuje możliwość obsługi poprzez krótkie odgałęzienie od modernizowanej linii łączącej oba miasta.

Okazją do obsługi Lublinka stałaby się natomiast odpowiednio wytrasowana linia, wychodząca z Łodzi na południe, która musiałaby włączać się raczej w stację Łódź Kaliska, a nie Łódź Fabryczna. Stacja Łódź Kaliska wymagałaby prawdopodobnie najmniej inwestycji (zwłaszcza początkowych) gdyby to właśnie Dworzec Kaliski zaczął pełnić rolę dworca głównego, czyli łódzkiego węzła integracji sieci kolejowej Centralnej Polski. Większość koncepcji, czyniących głównym Dworzec Fabryczny, wymagałaby skomplikowanych podejść tunelowych. Należy przecież pamiętać, że dworzec główny obsługiwać by musiał przynajmniej większość ruchu regionalnego i lokalnego – a Kaliski ma potencjał obsługi tego ruchu wykorzystywany obecnie w niewielkim stopniu.

Aby ustalić warunki działania należy w pierw poznać zamiary i możliwości wszystkich aktorów chcących działać w polskim kolejnictwie, w tym zagranicznych przedsiębiorców takich, jak Alstom, który wystąpił niedawno z koncepcją szybkiej trasy warszawsko-wrocławskiej. Inicjatywa ta wydaje się ze wszech miar leżeć w najlepiej pojętym interesie Centralnej Polski. Dopiero określenie warunków realizacji szybkiego połączenia z Warszawą tak, by wpisywało się ono w program ukształtowania wydajnego



Rys. 3. Lekka kolej regionalna Łódzkiej Aglomeracji Miejskiej – jedna z możliwości rozwiązania systemu; granice ŁAM na podstawie [7] pokazane na tle aktualnego podziału kraju

łódzkiego węzła kolejowego, określi położenie zespołu „Portal Łódzki”. Wiele wskazuje na to, że gdyby względy sieci kolejowej miały odegrać decydującą rolę, to powinna nią być okolica Dworca Kaliskiego raczej, niż Fabrycznego – rzecz wymaga jednak głębszych studiów, których – jak do tej pory – niestety nikt odpowiedzialnie nie prowadził. Znacznie mniejsze niebezpieczeństwo inwestowania w rozwiązanie prowizoryczne niesie w sobie ukończenie i niewielkie przemodelowanie Kaliskiego, niż nowe oblicze Fabrycznego, o którego przyszłości nic nie da się powiedzieć, dopóki nie ostatecznie wykluczy się najkorzystniejszej dla miasta możliwości przepuszczenia szybkiej magistrali Poznań/Wrocław – Warszawa bezpośrednio przez centrum Łodzi – tak, jak stało się to dziesięć lat temu w Lille.

Obsługa regionalna

W zakresie obsługi regionalnej warto natomiast odwołać się do formuły kolei lekkiej, która jest bardziej ekonomiczna przy niewielkich potokach pasażerskich, a jej sieć daje się stosunkowo łatwo kształtować (jedną z istotnych przyczyn upadku kolei w Polsce Centralnej jest, oprócz niedorozwoju sieci, zbyt oddalenie dworców od centrów miejscowości). O zastosowaniu w regionie łódzkim „modelu Karlsruhe” była już dwukrotnie mowa na łamach *tts* [5, 6]. Dzięki jego zastosowaniu szybko stało by się możliwe połączenie obu łódzkich dworców, Fabrycznego i Kaliskiego oraz bezpośrednie wprowadzenie poruszających się kolejną pojazdów do centrum miasta. Podobne zabiegi można by uczynić

w największych miastach regionu, na przykład w Pabianicach, Zgierzu, Zduńskiej Woli, Tomaszowie Mazowieckim – wszędzie tam, gdzie kolej ulokowała się nazbyt peryferyjnie, by służyć jako wygodny środek transportu. W tym wypadku lekki tramwaj regionalny może stać się jednym z narzędzi rehabilitacji zdeurbanizowanych centrów miast. Niekiedy rozwiązaniem wystarczającym może być proste dobudowanie przystanków na trasach kolejowych.

Jak świadczy przykład Karlsruhe, technologia tramwajowa daje szerokie możliwości kształtowania sposobów obsługi, tak w zakresie penetracji centralnych obszarów miast, jak i w zakresie zasięgu (nawet do 65 kmw linii prostej). Pabianice i Zgierz leżą od Łodzi w odległości kilkunastu kilometrów, Tomaszów ok. 45 km, Kutno – 50 km. Nie ma powodu, by pojawienie się dobrze zaplanowanego, zintegrowanego z głównymi generatorami ruchu środka transportu regionalnego nie przyniosło znaczącego wzrostu pasażerów (w Karlsruhe był on aż 5-krotny).

Koszty wprowadzenia systemu (w tym adaptacji linii kolejowych) kształtowały się bardzo korzystnie: w przypadku elektryfikacji linii było to ok. 2 mln euro za km, bez elektryfikacji – ok. 0,4 mln euro wraz z budową włączenia (budowa nowej linii tramwajowej to w Niemczech ok. 5 mln euro za km dla linii naziemnej i ok. 50 mln za km dla linii podziemnej). Tabor dwusystemowy jest oczywiście droższy, nawet od nowoczesnych wagonów niskopodłogowych: za trójczłonowe wagony dwusystemowe na 225 osób zapłacono w Karlsruhe po ok. 2,2 mln euro. Niewykluczone jednak, że niedoinwestowana infrastruktura kolejowa w Łodzi wymagałaby większych inwestycji. Innym problemem jest nieuregulowany status prawny eksploatacji lekkiego taboru w mieszanym ruchu kolejowym – rozwiązanie go może nastąpić, jeśli władze centralne będą czuły rzeczywistą presję ze strony potencjalnych beneficjentów rozwiązania. Wystarczy zapewne posłużyć się istniejącymi rozwiązaniami prawa niemieckiego czy francuskiego i zaadaptować je do polskich warunków. Co do strony technicznej warto zwrócić uwagę, że już w tej chwili istnieją rozwiązania dwusystemowe na napięcia tramwajowe i prąd stały 1,5 kV (Holandia).

System tramwaju regionalnego, oparty na układzie kolei obwodowej i średnicy śródmiejskiej, może być wykorzystany do obsługi niektórych relacji wewnątrz miasta, w szczególności relacji Janów – centrum, Żabieniec – centrum, południe Retkini – centrum. W przyszłości również system regionalny mógłby być wykorzystany do organizacji dojazdów w systemie Park&Ride z punktami przesiadek w rejonie skrzyżowań z obwodnicą autostradową Łodzi. Jego rola nie ma być jednak miejska, ale głównie regionalna. Do chwili ukształtowania się międzyregionalnej linii N–S służyłby także do skomunikowania Łodzi z dworcem w Kutnie na linii warszawsko-poznańskiej. Służyłby on przede wszystkim jako element synergii między centrum prowincji a jej mniejszymi ośrodkami, przyczyniając się do ożywienia gospodarczego. Również w samej Łodzi, dzięki pojawieniu się regionalnej średnicy, należy oczekiwać wzmocnienia roli północnej części Piotrkowskiej, przeżywającej w tej chwili okres stagnacji, uatrakcyjnienia znacznych fragmentów śródmieścia, wytworzenia strukturalnego łącznika miasta i jego terenów zielonych. Wolno sądzić, że pojawienie się nowoczesnego taboru łódzkiej kolei regionalnej na obszarze województwa stanowiłoby swego rodzaju demonstrację spójności regionu i jego nowoczesności. Jest jeden z pozornie błałych czynników, które oddziałując na psychologię, potrafią

ją w pewien sposób budować pozytywną świadomość mieszkańców przeżywającego gospodarczą transformację regionu.

Czy tramwaj regionalny oznacza jakieś zagrożenie dla istniejącego systemu łódzkich tramwajów podmiejskich? Oczywiście nie – jeśli zostanie on naprawiony i zmodernizowany. System ten działa w „bliskiej aglomeracji” wzdłuż wykształconych już osi zurbanizowanych albo przynajmniej ciągle zabudowanych korytarzy. Jego atrybutem podstawowym jest dostępność. Ale decydujące o wysokiej dostępności gęsto ustawione przystanki nawet po modernizacji nie stworzą z niego szybkiego środka transportu na większe odległości. Tramwaj podmiejski będzie mógł na przykład obsłużyć relację Pabianice – południowe dzielnice Łodzi, ale już dla podróży do centrum Łodzi bardziej przydatny okaże się tramwaj regionalny jadący linią kolejową, zwłaszcza jeśli wjeżdżałby na główną ulicę miasta.

Rolę tramwaju regionalnego – albo, jak kto woli, lekkiej kolei regionalnej – określić by można jako obsługę przede wszystkim dalszej strefy aglomeracji, a nawet niektórych ośrodków spoza niej (Kutna, Tomaszowa, alternatywnie Piotrkowa lub Bełchatowa po budowie wyprowadzenia na południe). Może jednak istnieć potencjalne pole jego działania w bliższym obszarze, z jakichś powodów nie obsługiwane istniejącą siecią tramwajową – jak na przykład w przypadku osiedli mieszkaniowych na zachód od Zgierza albo na wschód od Łodzi. W trzecim rzędzie tramwaj regionalny stać się może szybkim środkiem transportu tam, gdzie istniejący tramwaj nigdy w pewnych relacjach wystarczająco szybki nie będzie – jak w przypadku Pabianic. Potencjał, który kryje jego formuła to – po czwarte wreszcie – zdolność do rozprowadzenia ruchu zewnętrznego po różnych dzielnicach Łodzi, dzięki wykorzystaniu istniejącej linii obwodowej. Jego walor to przede wszystkim wykorzystanie już istniejącej infrastruktury transportowej, która jest lekkomyślnie marnowana. Pamiętajmy jednak, że ostatecznie o jego przydatności przesądzi polityka transportowa w śródmieściu Łodzi, która będzie rzeczywiście – a nie tylko na papierze, jak to się dzieje dotąd – sprzyjać priorytetyzacji transportu publicznego.

Uwagi końcowe

Obecny stan zamysłów planistycznych charakteryzuje się nierównowagą pomiędzy transportem indywidualnym, którego infrastruktura jest przedmiotem zasadniczej troski władz i zainteresowania społecznego, a transportem publicznym, w tym zwłaszcza kolejowym, którego znaczenie jest pomijane, a projekty prawie nie istnieją, albo nie wychodzą poza wstępne propozycje. Istnienie tej nierównowagi może przyczynić się do dalszej dekompozycji Łodzi i innych miast regionu jako struktury urbanistycznej, nadając walor nowoczesności tylko temu systemowi, który intensywnej urbanizacji nie sprzyja. Nie można z jednej strony chcieć odbudowy i aktywizacji obszarów centralnych miast, a z drugiej inwestować wyłącznie w środki transportu, które tej odbudowie przeszkadzają. Tyczy się to zarówno transportu lokalnego, jak regionalnego i międzyregionalnego.

Nie można też wyznaczać celów, które będą trudno osiągalne, albo do realizacji w niewiadomym czasie, zaniedbując przy tym wprowadzanie rozwiązań może mniej doskonałych, ale za to możliwych do osiągnięcia stosunkowo niewielkimi środkami. Podważyć wypada zasadność propozycji budowy podziemnego tramwaju regionalnego pod centrum Łodzi w sytuacji, gdy problem szybkiej obsługi regionalnej można rozwiązać za pomocą syste-

mu kolejowo-tramwajowego, oraz gdy istniejący system naziemny nie jest w pełni wykorzystany wskutek prowadzenia polityki przestrzennej i transportowej w mieście, nieadekwatnej do jego struktury. Warto przy okazji przypomnieć, że proekologiczna i sprzyjająca aktywizacji śródmieścia polityka transportowa jest objęta obowiązującą uchwałą Rady Miejskiej Łodzi, która jednak nie jest w praktyce realizowana.

Celem planowania transportu w Łodzi i w Regionie Łódzkim powinna być – jak wszędzie – jego integracja, to jest powiązanie zewnętrzne ze strukturami obsługiwany, jak i wewnętrzne poszczególnych poziomów obsługi między sobą – najlepiej poprzez „interoperatywność” (czyli na przykład przechodzenie pojazdów na różnego typu korytarze), a nie tylko poprzez wymuszanie przesiadek. Przesiadkowość systemów jest przecież jednym z najważniejszych czynników zniechęcających publiczność do korzystania z pojazdów publicznych. Takie możliwości daje technologia tramwajowa – jeśli uda się pokonać sztuczne bariery biurokratyczne.

Nie jest celem Łodzi, jako największego miasta położonego w Polsce Centralnej, rezygnacja z funkcji metropolitalnych, do których należy jak najbardziej bezpośrednia dostępność w systemie transportu ponadregionalnego – także w wymiarze międzynarodowym. Nie jest też jej celem alienacja ze struktur otaczającego regionu – powinna ona dążyć do znalezienia się w węźle sieci transportowej, także tej związanej z transportem publicznym, który zapewniłby jej, a co za tym idzie i miastom regionu, odpowiedni standard dostępności.

Nie można więc forsować, słusznej skądinąd, idei modernizacji połączenia kolejowego z Warszawą, jeśli się nic nie mówi o węźle kolejowym. Trasa ta bowiem mogłaby się stać środkiem na dostęp miasta i Regionu do przestrzeni europejskiej, a nie tylko atrybutem miasta-sypialni, zaś lokalizacja dworca będzie konkretną decyzją mającą wielkie konsekwencje planistyczne. Żeby łódzkie lotnisko miało ekonomiczne podstawy funkcjonowania, to trzeba mu dać system połączeń regionalnych. Żeby pokusić się o najprostsze, sugerowane wyżej, wprowadzenie lekkiej kolei regionalnej – trzeba rozwiązać problem systemu transportowego w śródmieściu, czyli dopisać konkretną treść do obowiązującej polityki transportowej. Najgorsze, co być może – to myślenie „wycinkami” zadań.

Niestety – niemal każda interwencja modernizacyjna rozbija się o katastrofalne niedoinwestowanie infrastruktury. Wymaga to myślenia globalnego, które powinno wytworzyć koncepcję zintegrowanego systemu obsługi transportowej miasta, obejmującą wszystkie rodzaje transportu. Bez świadomości modelu funkcjonowania systemu na miarę XXI w., nie można nie robić błędów w bieżącej polityce przestrzennej.

Na koniec – czy to wszystko ma jakieś szanse na realizację? To oczywiście zależy będzie w pierwszym rzędzie od świadomości i inicjatywy społeczności lokalnych. One muszą stać się przy-

czyną sprawczą prowadzącą do rewizji istniejących planów rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce Centralnej. Doświadczenie uczy, że na inicjatywę centralnego planisty nie ma co liczyć. Drugim elementem jest Unia Europejska i jej wymogi, by inwestycje podlegające dofinansowaniu, wynikały ze zbilansowanych koncepcji całościowych. Województwo łódzkie i inne prowincje Polski Centralnej będą musiały takie plany stworzyć. Po trzecie wreszcie rozbitcie monopolu PKP, przebiegające z ogromnymi oporami, oznaczać będzie w końcu dopuszczenie różnych przewoźników na trasy kolejowe, w tym prywatnych albo samorządowych. Być może również niechciane linie – a są to przecież linie nie prowincjonalne, ale mające obsługiwać dużą aglomerację i ruch ponadregionalny – znalazłyby znacznie lepszego administratora, gdyby w ogóle wydzielił je spod kurateli rządu i przekazał w samorządowe lub nawet prywatne ręce. W dziedzinie obsługi kolejowej Łódź i Polska Centralna właściwie nie mają już właściwie niczego do stracenia.



Literatura

- [1] Massel A., Raczyński J.: *Czy kolejowe przewozy międzyregionalne mają przyszłość w Polsce*. Technika Transportu Szynowego 10/2003.
- [2] Sapoń G., Starowicz W.: *Wyniki badań potoków pasażerskich korzystających z przejazdów w pociągach regionalnych na terenie województwa łódzkiego*. Technika Transportu Szynowego 11/2003.
- [3] Raczyński J.: *Perspektywy rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich w regionie łódzkim*. Technika Transportu Szynowego 11/2003.
- [4] *Biała Księga Polskiego Forum Strategii Lizbońskiej, cz. 1*: Jan Szomburg, Polska wobec strategii lizbońskiej. Gdańsk-Warszawa 2003, s. 32–35. URL: http://www.strategializbonska.pl/index_publicacje.htm.
- [5] Raczyński J., Wesółowski J.: *Czy w Łodzi może być kolej aglomeracyjna?* Technika Transportu Szynowego 4-5/2002.
- [6] Wesółowski J.: *Pociągiem przez centrum Łodzi*. Technika Transportu Szynowego 9/1999.
- [7] Karbownik W., Rezmer T., Topczewski T.: *Planowanie rozwoju aglomeracji miejskich w Polsce*. III faza prac. Instytut Urbanistyki i Architektury, Warszawa 1973.
- [8] Wesółowski J.: *Sieć transportowa w europejskim regionie – koncepcja rozwoju na przykładzie Łodzi*. URL: <http://www.p.lodz.pl/135/hist/lodz-kolej.htm>.

Autor

dr inż. arch. Jacek Wesółowski
– pracownik Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej, zajmuje się problematyką transportu jako elementu polityki miejskiej oraz historią transportu miejskiego