

Jan Raczyński

# Perspektywy rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich w regionie łódzkim

**Przedstawiony w artykule „Wyniki badań potoków pasażerów korzystających z przejazdów w pociągach regionalnych na terenie województwa łódzkiego” [5] stan kolei w regionie łódzkim nie napawa optymizmem, co do perspektyw ich rozwoju. Od kilkunastu lat mamy do czynienia ze stopniowym, ale szybkim upadkiem ich znaczenia. Sytuacja w regionie łódzkim nie różni się zasadniczo od innych regionów Polski. Jest to efekt zaniechań w polityce transportowej państwa, na co zwracała niejednokrotnie uwagę Komisja Europejska. Dalsze utrzymywanie obecnego stanu grozi nawet likwidacją w wielu regionach kraju komunikacji kolejowej. Postępujące w Polsce prawne przekazywanie regionom kompetencji w zakresie organizacji pasażerskiego transportu kolejowego, zgodnie ze standardami unijnymi, nie idzie jednak w parze z przekazywaniem środków finansowych.**

Region łódzki jest ukształtowany urbanistycznie w sposób, który czyni kolej wręcz idealnym dla niego środkiem transportu. Główne centrum administracyjne – Łódź, znajduje się w środku regionu i jest dominujące pod względem demograficznym (40% ludności województwa) i gospodarczym. Łódź otoczona jest przyległymi do jej granic dużymi miastami, z których największe Pabianice liczy ponad 70 tys. mieszkańców. W promieniu 25 km od centrum Łodzi mieszka około 1 mln ludności. W promieniu około 50–60 km znajdują się inne duże ośrodki miejskie, do niedawna miasta wojewódzkie. Są one połączone z Łodzią liniami kolejowymi. Ilość linii kolejowych zbiegających się w centrum regionu nie jest zbyt duża a więc mamy do czynienia z dużą koncentracją na nich potoków pasażerów. Układ linii kolejowych nie jest zbyt rozgałęziony a więc i organizacja ruchu kolejowego nie jest w regionie zbyt skomplikowana. Jeżeli dodać do tego fakt, że linie kolejowe w regionie łódzkim mają stosunkowo wysokie, jak na warunki polskie, parametry techniczne (prędkości maksymalne 100 do 120 km km/h – przynajmniej w czasach ich świetności) to możliwości organizacji sprawnego systemu kolejowego w regionie są wręcz idealne.

Nie można też pominąć faktu istnienia w regionie łódzkim rozbudowanej, unikalnej w skali Polski, sieci tramwajów podmiejskich wybiegających poza Łódź na odległości do 20 km. Sieć ta, zbudowana na początku XX wieku, miała pełnić rolę uzupełniającą w stosunku do sieci kolei państwowych. Traktowana też była ona od początku jako kolej dojazdowa (nazwa z tamtych czasów to Łódzkie Elektryczne Wąskotorowe Koleje Dojazdowe). Sieć ta omal nie uległa likwidacji na początku lat 90. Uratowana została przez podłódzkie gminy, które dla obsługi niezlikwidowanych jeszcze odcinków utworzyły dwie nowe spółki przewozowe, niezależne od miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego MPK.

Mimo ich przetrwania infrastruktura tej sieci i tabor są w stanie wymagającym pilnych inwestycji w krótkiej perspektywie – wymiana prawie 40 pociągów tramwajowych i gruntowna modernizacja ponad 40 km torów. W 2001 r. zainteresowane gminy podpisały porozumienie o utworzeniu systemu tzw. tramwaju regionalnego z możliwością zaangażowania w projekt inwestora zewnętrznego. Stan projektu do chwili obecnej nie uległ zmianie, pojawiła się za to koncepcja powtórnej włączenia sieci podmiejskiej do miejskiej i przejęcia roli inwestora przez miejskie MPK.

Bardzo niekorzystnie prezentuje się za to układ drogowy regionu łódzkiego. Główne arterie to jednojezdniowe drogi o nie najwyższych parametrach technicznych. Poważną barierą są „wąskie gardła”, czyli odcinki dróg przebiegające przez miasta przylegające bezpośrednio do Łodzi. Zabudowa w tych miastach uniemożliwia zasadniczo poszerzenie tych dróg do dwujezdniowych, lub czyni takie przedsięwzięcia niezwykle kosztownymi przekraczającymi możliwości finansowe miast regionu nawet w dalszej perspektywie. Budowa obwodnic wokół nich, mimo bardzo wysokich kosztów ich realizacji, rozwiąże problemy komunikacyjne tylko częściowo. Kolejną barierą dla rozwoju ruchu samochodowego jest bardzo ograniczona pojemność dla parkowania w centrum Łodzi, będąca już w wielu rejonach na granicy wyczerpania. Tradycyjna zabudowa miasta poważnie ogranicza rozbudowę parkingów.

Najbardziej racjonalnym kierunkiem rozwoju transportu publicznego w regionie łódzkim jest więc postawienie na komunikację kolejową i podmiejską tramwajową.

## Uwarunkowania społeczne i gospodarcze

W ciągu ostatnich kilkunastu lat frekwencja w pociągach regionu łódzkiego zmalała wielokrotnie. Zasadnicze przyczyny takiego stanu to:

- likwidacja lub znaczne ograniczenie produkcji w takich gałęziach przemysłowych jak np. włókienniczy, elektroniczny i elektrotechniczny, maszynowy i chemiczny, których specyfika polega na koncentracji produkcji w dużych zakładach;
- redukcja siatki połączeń kolejowych wynikająca ze znacznego ograniczenia subwencji dla transportu publicznego w Polsce;
- szybki rozwój motoryzacji indywidualnej nieobciążonej pełnymi kosztami zewnętrznymi, co czyni ją atrakcyjną cenowo.

W efekcie na wielu odcinkach linii kolejowych ruch pasażerski zmalał do rozmiarów kwalifikujących je do likwidacji. Jeżeli uwzględnić jeszcze bardzo niską jakość oferty przewozowej: przestarzały tabor i pogarszający się stan infrastruktury kolejowej, który powoduje niską prędkość handlową pociągów, to nasuwa się potencjalna koncepcja całkowitej rezygnacji z regionalnego

transportu kolejowego. Jest to organizacyjnie możliwe w regionie łódzkim gdyż dla większości linii kolejowych istnieją alternatywne równoległe połączenia drogowe.

Sytuacja regionu łódzkiego nie jest odosobniona w skali całego kraju. Najbardziej pesymistyczne scenariusze przewidują, że jeśli nie ulegnie zmianie polityka transportowa państwa kolej będą miały szansę utrzymać się tylko w kilku regionach Polski.

Trudno będzie jednak taką politykę utrzymywać w dłuższej perspektywie, nie tylko ze względu na rosnące naciski Komisji Europejskiej i jej krytyczne raporty, ale także ze względu na poważne społeczne i gospodarcze konsekwencje braku sprawnego transportu publicznego. Stan ten poważnie ogranicza mobilność społeczeństwa – czynnik silnie wpływający na ograniczenie bezrobocia a także ogranicza rozwój gospodarczy regionów i ich atrakcyjność inwestycyjną. Przykłady państw, które stały się członkami Unii w ostatnich kilkunastu latach, wskazują, że dla szybkiego rozwoju gospodarczego niezbędny jest rozwój najtańszego, spośród innych gałęzi, transportu kolejowego. W Grecji, Portugalii, Irlandii a przede wszystkim w Hiszpanii trwa obecnie boom kolejowy, który jest także czynnikiem ich rozwoju gospodarczego. Z tej też perspektywy należy oceniać przyszłość transportu kolejowego w Polsce.

Ostrożnie oceniając możliwości poprawy sytuacji gospodarczej w Polsce, znaczącego ożywienia gospodarczego i ograniczenia bezrobocia, liczącego obecnie, według unijnych standardów obliczeniowych, około 21% należy się spodziewać około 2006 roku. Do tego też czasu powinny zostać wypracowane plany rozwoju kolei regionalnych. Przed rozpoczęciem regionalizacji kolei we Francji każdy region musiał przygotować na podstawie niezależnych ekspertyz, koncepcję rozwoju sieci transportu publicznego zapewniającą racjonalne udziały dla różnych środków transportu. Plan taki musi też uwzględniać perspektywy i kierunki rozwoju regionu. Priorytetem w nich jest transport szynowy.

## Obecny stan połączeń regionalnych

Łódzki węzeł kolejowy w swoim zasadniczym kształcie powstał przed I wojną światową. Pierwsza linia kolejowa do Kuluszek została otwarta w 1866 r. i połączyła Łódź z linią Warszawa – Śląsk. Kolejna linia została otwarta w 1885 r. i połączyła Łódź z Skarżyskiem przez Tomaszów Mazowiecki, łącząc się z pierwszą w okolicy Kuluszek i dalej do stacji Chojny. Ze względów strategicznych Cesarstwa Rosyjskiego nie można było uzyskać zgody na budowę przedłużenia linii w kierunku granicy zachodniej do Kalisza. Uzyskano ją po latach starań, ale na budowę całkowicie nowej linii z Warszawy przez Łowicz (1903 r.). Do I wojny była to linia szerokotorowa 1520 mm. Przez Łódź przechodziła w zachodniej jego peryferyjnej części. Połączenie do Kutna zostało otwarte w 1926 r. Niespójny układ sieci kolejowej w okręgu łódzkim został skorygowany poprzez budowę łącznika pomiędzy stacją Widzew a Zgierzem zamykając tzw. kolej obwodową (1926 r.).

Dla ruchu pasażerskiego zasadnicze znaczenie miała i ma do chwili obecnej linia do Kuluszek umożliwiające połączenie Łodzi z dużymi ośrodkami miejskimi jak Skierniewice, Piotrków i Tomaszów. Na linii tej koncentruje się też zasadnicza część ruchu pasażerskiego w regionie a pociągi regionalne w najlepszych czasach kursowały na tej linii nawet co 15 min, zestawione z 3 zespołów trakcyjnych o łącznej liczbie miejsc do siedzenia ponad 550.

Drugim zasadniczym ciągiem komunikacyjnym jest linia do Żduńskiej Woli i Sieradza, ale o wielkości przewozów znacznie mniejszej. Linie do Kutna i Łowicza miały i mają do chwili obecnej mniejsze znaczenie. Obie linie są, poza odcinkiem z Łodzi Kaliskiej do Zgierza, jednotorowe o bardzo niskim stanie technicznym. Linia do Kutna w wyniku rozebrania w latach 90. czterech stacji ma ponadto małą przepustowość, co powoduje wydłużenia czasów przy krzyżowaniach pociągów. Ponadto na linii tej kursuje stosunkowo dużo pociągów pospiesznych, które mają priorytety w ruchu, ale i także niektóre z nich wymagają postojów technicznych na małych stacjach dla krzyżowania z innymi pociągami. Stan techniczny linii do Łowicza jest tak zły, że na długich odcinkach wprowadzono znaczne ograniczenia prędkości. Nie-



*Nieukończona budowa Dworca Kaliskiego. Strona zachodnia dworca ma ukończone perony ale tylko częściowo zadaszone. Strona wschodnia nie doczekała się ułożenia torów na nowo wybudowanych wiadukcie. Ruch na dworcu zmalał jednak w ostatnich latach kilkakrotnie – obecnie w sezonie z dworca odjeżdża tylko 58 pociągów na dobę.*

pewna jest też przyszłość tej linii, gdyż nie została ona zaliczona do sieci układu państwowego, podobnie jak linia Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Skarżysko.

Najlepszy jest stan techniczny linii z Łodzi Fabrycznej do Kuluszek o prędkości maksymalnej 120 km/h, ale o licznych ograniczeniach prędkości. Remont torowisk na tej linii był przeprowadzony w połowie lat 80. Poważnym problemem jest stacja Widzew, która wymaga przebudowy. Jej obecny układ torowy wymagający zjazdów pociągów pasażerskich na bok w kierunku budynku stacyjnego a potem powrót do zasadniczej linii wymaga przejazdu przez kilkanaście rozjazdów o niskich parametrach technicznych wymagających znacznych ograniczeń prędkości.

Zły stan torowisk na liniach kolejowych regionu łódzkiego jest bardzo poważnym czynnikiem ograniczającym atrakcyjności oferty przewozów pasażerskich. Obecnie już ponad 200 km torów na liniach o podstawowym znaczeniu dla ruchu pasażerskiego w regionie wymaga pilnej wymiany co może kosztować szacunkowo ponad 3 mld zł.

W wyniku oszczędności budżetowych państwa w ostatnich latach liczba pociągów regionalnych uległa znacznej redukcji. Na pewno kierowano się tu faktem zmniejszenia popytu na przewozy kolejowe ale rozrzedzenie siatki połączeń spowodowało też znaczny spadek atrakcyjności kolei i odejście od niej pasażerów. W niektórych porach dnia pociągi regionalne kursują w odstępach dwu- i więcej godzinnych. Nawet na głównej linii z Łodzi Fabrycznej do Kuluszek siatka połączeń uległa tak znacznej redukcji, że część podróżnych z Andrzejowa, Bedonia i Justynowa przesiadła się na autobusy. Na linii tej prawie kompletnej degradacji uległy budynki stacyjne dla pasażerów oczekujących na pociągi tworząc przygnębiający obraz kolei w Polsce.

## Perspektywy

Przewozy regionalne w Polsce stoją przed wielkimi zmianami. Ostatnie propozycje rządowe mające na celu zwiększenie kompetencji regionów w zakresie organizacji kolejowych przewozów regionalnych budzą jednak kontrowersje prawne. Opierają się one na „komunalizacji” spółek regionalnych, których miałyby powstać nawet 16 a więc tyle co województw. Całkowitej lub częściowej komunalizacji uległyby też już wyodrębnione spółki WKD w Warszawie i SKM w Gdańsku. Zasięg terytorialny ich działania jest jednak bardzo ograniczony i są to zasadniczo koleje miejskie. Inny charakter mają koleje regionalne o rozległej sieci połączeń. Nie wiadomo, co miałyby być przekazane regionom. Infrastruktura kolejowa należy i należeć będzie do PKP PLK, zaplecze warsztatowe dla przewozów regionalnych jest niewielkie a w znacznej części przewozy regionalne korzystają z usług PKP CARGO. Posiadany tabor jest bardzo przestarzały i posiada małą wartość księgową. W przewozy regionalne państwo nie inwestuje już od kilkunastu lat. To prawie połowa okresu życia taboru pasażerskiego. W 2020 r. prawie wszystkie obecne pojazdy nie powinny już jeździć po torach. Oznacza to konieczność wymiany taboru w ciągu najbliższych 15 lat. To niebagatelna kwota, np. 1000 zespołów trakcyjnych (stan obecny) kosztować będzie kilkanaście miliardów złotych.

## Wybrane połączenia kolejowe w regionie łódzkim w latach 1985–2003

Relacja	1985/1986		1993/1994		2003		Średnia prędkość [km/h]
	czas przejazdu [min]	liczba połączeń na dobę	czas przejazdu [min]	liczba połączeń na dobę	czas przejazdu [min]	liczba połączeń na dobę	
Łódź Kaliska – Zduńska Wola	43	28	40–43	19	48	11	bd
Łódź Kaliska – Kutno	74–83 <sup>1</sup>	15	68–80 <sup>1</sup>	13	80–92 <sup>1</sup>	8	bd
Łódź Kaliska – Łowicz	74–80 <sup>1</sup>	14	67–75 <sup>1</sup>	11	88–104 <sup>1</sup>	7	bd
Kutno – Plock	60–67 <sup>1</sup>	8	60–67 <sup>1</sup>	9	65–70 <sup>1</sup>	7	bd
Łódź Fabryczna – Kuluszki	35–38 <sup>2</sup>	40	34–35 <sup>2</sup>	25	33–35 <sup>2</sup>	17	bd
Kuluszki – Tomaszów Mazowiecki	60	14	31	12	29	8	bd
Tomaszów Mazowiecki – Radom	120	4	98	3	131	3	bd
Kuluszki – Piotrków	43	22	54–63 <sup>3</sup>	14	38	12	bd

1) Linia jednotorowa, wydłużenia czasów z powodu krzyżowania pociągów na stacjach pośrednich

2) Przez Żakowice Południowe

3) Kierunek parzysty/nieparzysty

Opł. Zbigniew Szafranski

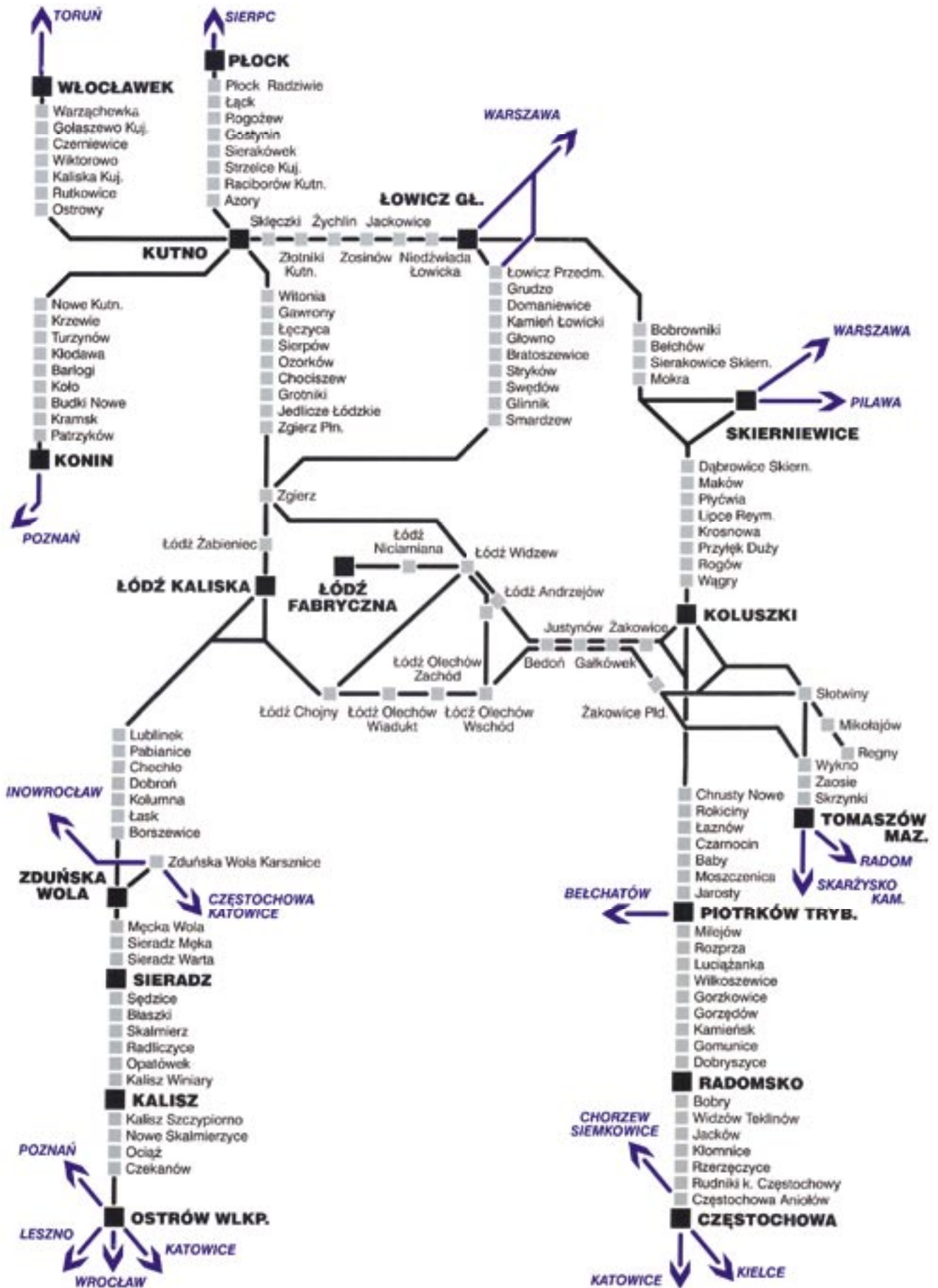


Dworzec Fabryczny. Z dworca tego odjeżdża obecnie tylko 41 pociągów na dobę, ponad połowa z nich to międzyregionalne pociągi pospieszne

Za beztroskie lata 90. trzeba zapłacić teraz rachunek, z tym że zapłacić go mają regiony. Na czym miałyby opierać się wartość utworzonych spółek przewozowych nie mających nawet prawnego monopolu na swoim terenie? Samorządy mogą korzystać a nawet powinny z prawa krajowego i unijnego, które daje im swobodę w wyborze operatora na ograniczony okres czasu. Tym operatorem może być dotychczasowy ogólnokrajowy operator, jak to jest najczęściej spotykane w Europie, bądź nowy prywatny podmiot. Taka możliwość wyboru wydaje się to być jedynym wyjściem dla nie posiadających odpowiednich środków finansowych samorządów.

Nie oznacza to jednak całkowitego pozbycia się problemu przez państwo, bo aby prawidłowo funkcjonowały koleje regionalne konieczne są duże inwestycje centralne w modernizację infrastruktury kolejowej, bez której trudno organizować atrakcyjne przewozy regionalne.

Drugim wyzwaniem jest konieczność restrukturyzacji sieci połączeń kolejowych w wyniku wyraźnego podziału przewozów na regionalne i międzyregionalne. Przewozy międzyregionalne w całości mają zostać przekazane do PKP Intercity. Jest to zgodne z przemianami zachodzącymi w Europie. Przewozy międzyregionalne mają być finansowane na innych zasadach. Powoduje to



Sieć połączeń regionalnych regionu łódzkiego w 1993 r.

Opr. J. Raczyński, Z. Szafrąński

konieczność ułożenia na nowo siatki połączeń kolejowych, gdyż dotychczas w Polsce podział pociągów na regionalne i międzyregionalne miał charakter płynny. Np. pociągi relacji Łódź – Warszawa pełniły rolę pociągów międzyregionalnych dla pasażerów jadących między tymi miastami oraz regionalnych dla pasażerów wsiadających na stacjach pośrednich i dojeżdżających na co dzień do pracy. Podział tych pociągów i tak by w tym przypadku musiał nastąpić w związku z planowanym usprawnieniem połączeń między tymi miastami i wprowadzeniem szybkich połączeń poniżej 75 minut, co jest możliwe tylko bez zatrzymania pociągów na stacjach pośrednich. Dla obsługi pasażerów ze stacji pośrednich musiałaby być utrzymana obecna siatka połączeń, pociągów tylko regionalnych.

Bardzo dobrym przykładem zmian, jakie powinny zajść w Polsce jest przykład kolei niemieckich. Po przekazaniu wszystkich pociągów międzyregionalnych do DB Reise, które szybko przekształciło je w sieć Intercity, druga spółka DB Regio przejęła pociągi regionalne. W ciągu kilku lat zrestrukturyzowała ona ofertę wyodrębniając dwie zasadnicze kategorie pociągów regionalnych: RB (Regional Bahn) zatrzymujące się na wszystkich przystankach i RE (Regional Express) przyspieszone. Ta ostatnia kategoria okazała się sukcesem handlowym. Umożliwiła ona szybkie i wygodne dojazdy do pracy na duże odległości. Podstawowym taborem dla tych pociągów są prezentowane w Polsce w 2003 r. roku wagony piętrowe firmy Bombardier.

Oferta pociągów przyspieszonych o nazwie Regio Plus powstała także w tym roku w Polsce okazując się od początku udanym przedsięwzięciem. W przypadku regionu łódzkiego restrukturyzacja oferty przewozowej powinna także pójść w tym kierunku. Umożliwiłoby to uzyskanie atrakcyjnych czasów jazdy z miast odległych od 50 do 80 km od Łodzi.

## Linia średnicowa i kolej obwodowa

Układ linii kolejowych na terenie miejskim Łodzi jest jednak bardzo niespójny. Stan ten wynika z braku linii średnicowej, która połączyłaby bezpośrednio dwa dworce: Fabryczny i Kaliski. Jest to konsekwencja zaniechania w XIX w. przedłużenia linii kolejowej z dworca Fabrycznego dalej w kierunku zachodnim i budowy alternatywnej linii z Warszawy przez Łowicz i dalej do Kalisza. Pociągi przyjeżdżające do Łodzi mogą korzystać tylko z jednego z tych dwóch dworców. W efekcie, zwłaszcza dla pociągów międzyregionalnych, Łódź nie jest węzłem kolejowym w ścisłym tego słowa znaczeniu. Pociągi w kierunku zachodnim i północnym odjeżdżają z dworca Kaliskiego a w kierunku wschodnim i południowym (poza nielicznymi wyjątkami) z dworca Fabrycznego. Jakże to ma konsekwencje dla atrakcyjności węzła łódzkiego można wywnioskować po bardzo małej liczbie pociągów międzyregionalnych przejeżdżających przez Łódź. Stan taki ma też duże konsekwencje dla niespójności krajowego systemu połączeń międzyregionalnych.

Połączenie obu dworców było już rozważane w przeszłości. Proponowana była przede wszystkim koncepcja połączenia obu dworców linią biegnącą w prawie 4-kilometrowym tunelu pod centrum miasta. Ze względu na wysoki koszt koncepcja ta nie doczekała się realizacji.

Przyszłość łódzkiego węzła kolejowego należy rozpatrywać także w kontekście włączenia Łodzi w sieć międzynarodowych połączeń dużych prędkości, w szczególności budowy nowej linii Warszawy do Poznania i dalej do Berlina, których projekty po-

wstały już w połowie lat 90. ub. wieku. [1] Obecnie zostały one uszczegółowione w ramach projektu UIC dla horyzontu czasowego do 2020 r. Obserwując rozwój kolei w Hiszpanii po jej przystąpieniu do Unii Europejskiej, zwłaszcza linii dużej prędkości, plany te nie są abstrakcją.

Projekty te mają zasadnicze znaczenie dla przyszłości kolei międzyregionalnych w Polsce, gdyż tylko ich realizacja zapewni ich konkurencyjność i umożliwi przetrwanie po wybudowaniu sieci autostrad w Polsce [2]. W kontekście tych planów należy też dokonywać obecnie studiów lokalizacji przyszłego dworca, lub też wykorzystania obecnych.

Dla ruchu regionalnego budowa nowej linii nie ma istotnego znaczenia, poza odciążeniem linii do Kuluszek od pociągów w relacji do Warszawy, i to tylko tych kategorii Intercity kursujących bez zatrzymania na stacjach pośrednich. Dla ruchu regionalnego bardziej atrakcyjna jest propozycja połączenia obu dworców systemem kolejowo-tramwajowym. Ta interesująca koncepcja grupy łódzkich urbanistów została opisana już na łamach *tts* [3]. Polega ona na zastosowaniu pojazdów dwusystemowych mogących korzystać z sieci kolejowej i tramwajowej. W przypadku Łodzi polegałoby to na przebudowie torowisk w ulicach Narutowicza – Zielona na trzyszynowe (dla dwóch rozstawów torów – 1000/1435 mm). Systemy takie funkcjonują już w miastach europejskich z dużym sukcesem. Projekt łódzki jest jednocześnie najprostszy technicznie i organizacyjnie z dotychczas znanych. Ze względu na bardzo ograniczony przebieg trasy po mieście (tylko 4 km po linii prostej i bez rozgałęzień na terenie miasta) można zastosować tu pojazdy o charakterystykach bardziej kolejowych (jak np. w Zwickau – Niemcy [4]).

Pierwsza z proponowanych linii mogłaby przebiegać z Kuluszek przez Łódź do Zduńskiej Woli czyniąc podróże na trasie bardzo atrakcyjne dla pasażerów z miejscowości przy niej położonych oraz zapewniać bardziej dogodne warunki przesiadek dla pasażerów korzystających z pociągów międzyregionalnych na obu dworcach. Koncepcja ta nie koliduje ze wspomnianą wcześniej przyszłą potrzebą restrukturyzacji systemu kolei międzyregionalnych.

Od lat powraca też potrzeba wykorzystania tzw. kolei obwodowej. W latach 80. pociągi na tej linii funkcjonowały w rozkładzie jazdy, ale nigdy nie zostały uruchomione. Wybudowane perony przystanków we wschodniej części obwodnicy trudno już dziś zlokalizować z powodu zarośnięcia krzakami. Problemem zasad-



Zarośnięty peron przystanku Stoki na niespełnionej kolei obwodowej.



Koncepcja systemu kolejowo-tramwajowego regionu łódzkiego Opr. J. Wesotowski [3]

niczym wykorzystania obwodnicy jest jej peryferyjny charakter i słabe skomunikowanie z systemem transportu miejskiego. Powoduje to małą jej atrakcyjność dla pasażerów. Jednak jej długie odcinki mogłyby być wykorzystane dla tworzenia w przyszłości relacji omijających centrum, przy czym byłoby to chyba ekonomicznie i organizacyjnie uzasadnione dopiero w przypadku rozszerzenia średnicowego systemu kolejowo-tramwajowego na obwodnicę [3].

## Wnioski

Przytoczone w artykule argumenty za utrzymaniem i rozwojem kolei w regionie łódzkim są bezsporne. Zasadniczym problemem jednak jest zatrzymanie ich obecnego upadku. Badania frekwencji w pociągach regionalnych [5] jest w znacznej części odbiciem kryzysowej oferty przewozowej. Porównanie kilku wybranych relacji (tabela 1) wskazuje, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat ulega ona systematycznemu pogorszeniu. Bez wątpienia wpływ na to ma na to niezadowalający stan infrastruktury kolejowej w Polsce, której właścicielem jest państwo.

Zasadniczym celem powinno być zahamowanie obecnych trendów spadkowych do czasu zmiany polityki transportowej państwa po wejściu do Unii Europejskiej i skorzystanie z unijnych środków strukturalnych na rozwój regionów. Polskie regiony, które będą należeć do najuboższych w Unii, będą mogły z tych środków skorzystać w dużym wymiarze o ile przedstawią odpowiednie programy rozwoju, wśród których powinny znaleźć się koleje aglomeracyjne i regionalne.

Opracowanie takich programów w kilku horyzontach czasowych, a w strategicznym do 2020 roku, należy do najpilniejszych zadań dla polskich regionów. Nawet stosunkowo niewielkie przedsięwzięcia, nierzadko wynikające z bieżących potrzeb, muszą być umiejscowione w kontekście planów długookresowych. Inwestycje transportowe są bardzo kapitał- i czasochłonne. Budowa sprawnych systemów transportu publicznego jak wykazują przykłady z państw Unii trwa nawet do kilkudziesięciu lat i składa się z wielu wzajemnie skoordynowanych przedsięwzięć. Tylko dla dobrze przygotowanych projekty można liczyć na wsparcie z unijnych środków strukturalnych.

Sytuacja regionu łódzkiego nie różni się od innych regionów Polski. Nawet istniejące już plany rozwojowe wymagają przewartościowania w kontekście nowej sytuacji politycznej i gospodarczej. Odpowiedzi wymagają następujące pytania.

1. Jakie są szanse włączenia Łodzi i regionu w sieć międzynarodowych połączeń kolejowych? Czy aktywnie poprzeć projekty budowy przyszłej linii dużej prędkości w Warszawie w kierunku Berlina przebiegającej przez Łódź, która przy okazji rozwiąże problemy naprawdę szybkiego połączenia Łodzi z Warszawą i zapewni włączenie Łodzi w krajową sieć pociągów InterCity? W tym kontekście należy rozpatrywać wybór wariantu modernizacji obecnego połączenia: czy przywrócić jest stan sprzed lat z czasem przejazdu 80–85 min, czy też dużym kosztem modernizować jej fragmenty do 160 km/h aby uzyskać skrócenie przejazdu o ok. 10 min, oczywiście po zakupie nowego taboru (co najmniej po 8 mln euro za pociąg).
2. Czy zachować obecny stan posiadania połączeń regionalnych, czy dokonać jego redukcji na korzyść transportu autobusowego? Jaka będzie przyszłość linii Zgierz – Łowicz, spoza układu państwowego, znajdującej się obecnie w krytycznym stanie technicznym? Jak usprawnić połączenia kolejowe regionu opoczyńskiego znajdującego się na skraju województwa? Czy warto reaktywować połączenie pasażerskie Piotrków – Bełchatów np. autobusami szynowymi?
3. Czy podejmować próby połączenia dworców Kaliskiego i Fabrycznego oraz włączenia kolei obwodowej w system kolei aglomeracyjnej i regionalnej? Czy przynajmniej na wybranych fragmentach sieci uzasadnione jest wykorzystanie jest technologii pojazdów kolejowo-tramwajowych?
4. Jak ma być w przyszłości rola sieci tramwajów podmiejskich? Jest to sieć, która wymaga obecnie natychmiastowych inwestycji aby przetrwać. Jak zwiększyć jej atrakcyjność dla mieszkańców Zgierza, Pabianic i innych miast regionu? Czy w ramach jej modernizacji zmienić częściowo jej przebieg na terenie Zgierza aby pełniła ona także lepiej funkcję wewnętrznego środka transportu dla tego 50-tysięcznego miasta? Czy nie dokonać jej integracji przesiadkowej z linią kolejową Łódź Kaliska – Kutno co zwiększyłoby atrakcyjność obu systemów? Obecnie linie te przecinają się w dwóch punktach na terenie Zgierza a planowane przedłużenie linii tramwajowej w Ozorkowie do stacji kolejowej śladem zlikwidowanej kolei wąskotorowej czeka na realizację. Czy obecny operator tej sieci nie powinien zostać w przyszłości integratorem komunikacji regionalnej, której osią byłaby zmodernizowana linia Ozorków – Zgierz – Łódź. Jest to projekt, który może być od zaraz realizowany z unijnych środków strukturalnych.
5. Jak zintegrować regionalną komunikację autobusową z kolejową i zapewnić ich rozwój w ramach jednego systemu? □

## Literatura

- [1] *Kierunkowy program rozwoju linii dużych prędkości w Polsce*. PKP 1996 r.
- [2] Massel A., Raczyński J.: *Czy kolejowe przewozy międzyregionalne mają w Polsce przyszłość*. Technika Transportu Szynowego 10/2003.
- [3] Raczyński J., Wesotowski J.: *Czy w Łodzi może być kolej aglomeracyjna?* Technika Transportu Szynowego 3-4/2002.
- [4] Stiasny M.: *Zintegrowany system kolejowo-tramwajowy w Zwickau*. Technika Transportu Szynowego 4/2001.
- [5] Sapoń G., Starowicz W.: *Wyniki badań potoków pasażerów korzystających z przejazdów w pociągach regionalnych na terenie województwa łódzkiego*. Technika Transportu Szynowego 4/2001.