

Jan Raczyński

# Pierwsza linia dużych prędkości w Polsce – i co dalej?

*Po latach dyskusji powstał w Polsce realistyczny program budowy linii dużych prędkości, przynajmniej w perspektywie 2030 r. Zakłada on budowę nowej linii z Warszawy przez Łódź, a dalej z rozgałęzieniem do Wrocławia i Poznania i włączenie do niej istniejącej już linii CMK, której profile umożliwiają jej adaptację do prędkości 250 km/h. Jednocześnie ma powstać nowa linia z Krakowa w okolicy Tymbarka o wysokich parametrach technicznych, włączając efektywnie południowo-wschodnie krańce Polski w krajową sieć szybkich połączeń kolejowych [8]. W ten sposób powstanie w Polsce, wraz z innymi zmodernizowanymi liniami, nowoczesna, na miarę początku XXI w., sieć kolejowa, która połączy prawie wszystkie ośrodki regionalne.*

Pod względem wielkości inwestycji budowa przyjętych w planie nowych linii i modernizacja istniejących ustępuje programowi budowy autostrad, ale jej efekty w przeliczeniu na zainwestowane środki będą dużo wyższe. Nawet dobrze rozbudowana sieć autostrad może zapewnić średnią prędkość podróży między centrami miast nie większą niż 80 – 90 km/h. System kolei dużych prędkości, składający się nawet w dużej części z linii tylko zmodernizowanych, daje możliwość osiągnięcia średniej prędkości od stu kilkudziesięciu do 250 km/h. Nic więc dziwnego, że prace nad programem wywołały wiele emocji ze strony opinii publicznej w największych miastach Polski. Włączenie aglomeracji i regionu do nowej sieci kolejowej ma bowiem kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju gospodarczego regionu. Doceniono to już w państwach Europy Zachodniej, gdzie regiony aktywne, także finansowo, partycypują w budowie nowych linii dużych prędkości.

W cyklu artykułów, jaki prezentujemy na łamach tego numeru miesięcznika *tts*, przedstawiony zostanie projekt budowy nowej linii. W niniejszym artykule przedstawione zaś zostaną główne pryncypia projektu, a także problemy do rozwiązania.

## Rozwój koncepcji

Pierwszym projektem budowy linii dużych prędkości w Polsce był *Kierunkowy program...* z 1996 r. [1]. Program ten powstawał na początku lat 90. XX w., a jego realizację wyznaczono do 2030 r. Głównymi założeniami programu była budowa nowej linii wschód–zachód przez Warszawę, Łódź i Poznań w ramach osi transeuropejskiej z Berlina do Moskwy, przedłużenie linii CMK z okolic Grodziska pod Warszawą do Gdańska przez Płock oraz budowa odgałęzienia od linii CMK w Idzikowicach do Piotrkowa, aby wraz z linią Piotrków – Bełchatów oraz dalej fragmentami nowych odcinków i już istniejących połączyć Warszawę z Wrocławiem. Wybór tej ostatniej koncepcji już na etapie planowania budził kontrowersje. Wadą była peryferyjność połączenia, utworzonego z odcinków o bardzo różnych parametrach technicznych, czym odbiegała ona od koncepcji linii dużej prędkości.

W połowie lat 90. w środowisku łódzkim dyskutowana była koncepcja innego przebiegu połączenia Warszawy z Wrocławiem przez Łódź. Na przebiegu od Warszawy do Łodzi linia wschód – zachód pokrywałaby się z połączeniem do Wrocławia. Odgałęzienie dla obu kierunków miałyby miejsce na zachód od Łodzi. W efekcie koszty inwestycji zmniejszyłyby się dzięki wykorzystaniu wspólnego odcinka nowej linii dla obu połączeń (ponad 100 km), a czas przejazdu dla relacji z Warszawy do Wrocławia byłby krótszy. Koncepcja ta została przedstawiona publicznie na seminarium *Szybkie połączenie kolejowe Łódź – Warszawa* [2] wzbudzając zainteresowanie, a następnie opublikowana na łamach miesięcznika *tts* [3]. Wstępne studium wykonalności, wykonane ostatnio przez CNTK na zlecenie PKP PLK, uwzględniła tę właśnie koncepcję [4].

Obecny program wykazuje pragmatyczne podejście do maksymalnego wykorzystania odcinków linii wspólnie dla kilku relacji, co jest niezbędnym warunkiem efektywności inwestycji. Nowa linia w wariantcie optymalnym będzie się składać z 4 odcinków: Warszawa – Łódź, Łódź – Kalisz, Kalisz – Wrocław, Kalisz – Poznań. Mogą one być budowane etapami w kolejności wynikającej z ich stopnia efektywności ekonomicznej. Wybór Kalisza jako węzła wynikał z jego położenia jako najdalej na zachód położonego dużego miasta, które może być objęte nową linią bez zbytniego wydłużania jej przebiegu. Innym rozwiązaniem byłoby odgałęzienie w Ostrowie Wielkopolskim, jako ważnym węźle regionalnym, ale miasto to jest zbyt daleko położone na południowy zachód i linia do Poznania byłaby nadmiernie wydłużona. Ponadto i tak wybrane pociągi do Wrocławia mogą przejeżdżać przez Ostrów, a węzeł ten po modernizacji istniejącej linii do Poznania będzie mieć atrakcyjne połączenie kolejowe z tym miastem. Dobrze zaprojektowany układ połączeń spowoduje, że z odgałęzienia pod Kaliszem skorzysta cała południowa Wielkopolska, a więc przede wszystkim miasta Kalisz, Ostrów i Kępno.

Drugim, istotnym elementem nowej sieci połączeń będzie włączenie do niej linii CMK, która po modernizacji będzie linią dużej prędkości. Najkrótsze możliwe połączenie tych linii może być zrealizowane poprzez odcinek Opoczno – Łódź. Obecne połączenie Łodzi z Opoczniem składa się z odcinków linii o różnych parametrach. Dostosowanie ich do prędkości 140 km/h, a częściowo 160 km/h, jest całkowicie realne. Zaletą takiego połączenia będzie włączenie regionu opoczyńskiego w nową sieć. Władze Opoczna od dłuższego czasu zgłaszały postulaty wybudowania stacji dla pasażerów na linii CMK, przynajmniej dla niektórych połączeń. Nowy projekt daje miastu jeszcze większe korzyści. Ponadto możliwe będzie uruchomienie regionalnych pociągów z Opoczna do Łodzi o czasie przejazdu poniżej jednej godziny. Planowane odgałęzienie zmieni radykalnie warunki podróży między południowo-wschodnią Polską a Łodzią i Wielkopolską oraz Pomorzem Zachodnim.

Trzecim elementem jest przewidziana restrukturyzacja węzła łódzkiego. Będzie to jednocześnie korekta zaniechań spowodo-

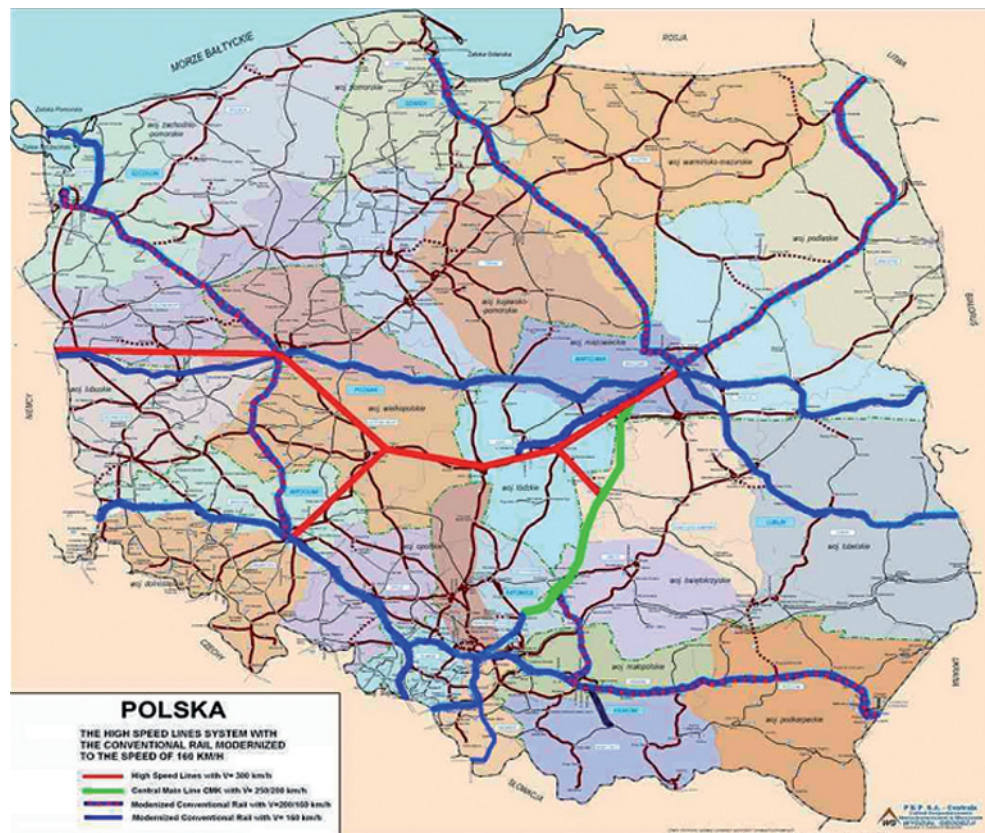
wanych różnymi przyczynami jeszcze w XIX w., w efekcie których region łódzki pozostał poza główną siecią kolejową Polski. Milionowa aglomeracja miejska jest faktycznie wyłączona z głównych połączeń kolejowych. Regularne połączenia ma ona, ale o długim czasie przejazdu, tylko do Warszawy. Jednak nawet po modernizacji istniejącej już linii średnia prędkość pociągów zwiększy się co najwyżej do 100 km/h. Do innych miast połączenia z Łodzi są średniej jakości lub niezadowalające, a do Krakowa praktycznie ich nie ma, bo trudno uznać systemy wagonów komunikacji bezpośredniej łączone z pociągami z Katowic w Częstochowie za atrakcyjne dla pasażerów, zwłaszcza przy czasie przejazdu między Łodzią a Krakowem o jedną godzinę dłuższym niż samochodem. Nowe połączenie skróci czas przejazdu o ponad dwie godziny. Ponadto udrożnienie węzła łódzkiego spowodowałoby skrzyżowanie nowej linii wschód–zachód z istniejącym ważnym połączeniem północ–południe, przebiegającym przez stosunkowo gęsto zaludnione regiony od Częstochowy do Bydgoszczy, co mogłoby wygenerować dla nowej linii dużej prędkości istotne potoki pasażerów w łódzkim węźle przesiadkowym.

### Nowa sieć ogólnopolska

Już sam projekt linii Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa tworzy sieć kolejowych połączeń czterech miast w Polsce, liczących łącznie 3,72 mln mieszkańców. Układ nowej linii, określany jako Y, jest pod tym względem rozwinięciem najlepszych wzorców z Europy Zachodniej. Obecna linia CMK z Warszawy do Krakowa i Katowic jest także układem Y. Mamy więc do czynienia z układem dwóch linii układu Y łączących się w Warszawie i dodatkowo spiętych łącznikiem w odległości około 100 km na zachód od Warszawy. Układ ten łączy więc w sposób bezpośredni 6 największych aglomeracji miejskich w kraju, o łącznej liczbie mieszkańców około 9 mln. Będzie to więc jeden z najlepiej rozbudowanych układów kolei dużych prędkości w Europie.

Ten szkielet linii dużych prędkości stworzy z kolei, w powiązaniu z istniejącymi już liniami kolejowymi, których część powinna ulec modernizacji, układ komunikacyjny obejmujący aglomeracje miejskie o łącznej liczbie mieszkańców równej około połowy populacji ludności Polski. Pozostała część mieszkańców kraju będzie mogła skorzystać z nowoczesnej sieci kolejowej w sposób pośredni, korzystając z dojazdu do niej środkami komunikacji regionalnej (rys. 1).

Czas przejazdu z centrum Polski do regionów przygranicznych skróci się zasadniczo do 3–4 godz., a czas przejazdu między aglomeracjami, znajdującymi się naprzeciwległych krańcach Polski, w wielu relacjach będzie wynosił do 6 godz.



Rys. 1. System linii kolei dużych prędkości z powiązaniem z systemem linii konwencjonalnych zmodernizowanych w perspektywie do 2030 r.  
Źr. PKP PLK S.A.

### Połączenia międzynarodowe

Budowa nowej linii oraz modernizacja istniejącej linii CMK może doprowadzić do ożywienia upadających obecnie międzynarodowych połączeń kolejowych. Wzrost konkurencji ze strony transportu lotniczego powoduje, że w relacjach międzynarodowych raczej będą miały tylko dzienne szybkie połączenia kolejowe o czasie przejazdu do 5 godz. oraz nocne połączenia wyruszające w trasę późno wieczorem, a dojeżdżające do celu w godzinach rannych.

Przedstawiony w projekcie układ linii dużych prędkości umożliwi dojazd z Warszawy do Berlina w czasie około 3 godz. i wytrasowanie atrakcyjnego dla pasażerów pociągu nocnego do miast w zachodnich Niemczech, Belgii, czy Holandii.

Radykalna poprawa połączenia z Warszawy do Wrocławia oraz modernizacja linii E30 z Wrocławia do granicy stworzy dobre warunki do powrotu na trasy zlikwidowanych kilka lat temu pociągów z Polski do Drezna i Lipska.

W zakresie połączeń do Czech, Słowacji, Węgier i Austrii warunkiem niezbędnym do uruchomienia akceptowalnych przez pasażerów dziennych połączeń jest modernizacja na terenie Polski infrastruktury od Katowic do granic państwa, jak również modernizacja infrastruktury poza naszymi granicami, co w Czechach jest już realizowane.

Realne będzie też utworzenie dobrego połączenia z Warszawy do Pragi przez Wrocław ze względu na krótki czas przejazdu do Wrocławia po wybudowaniu nowej linii dużych prędkości. Problemem jest jednak przejazd w rejonie przygranicznym. Obecne przejście w Międzyzlesiu nie jest najlepszym rozwiązaniem ze względu na stosunkowo słabe parametry techniczne przygranicznych linii kolejowych po obu stronach granicy. Dojazdy do in-

nych przejść charakteryzują się jednak jeszcze bardziej niekorzystnym układem geometrycznym, dlatego modernizacja tej linii w możliwie daleko idącym zakresie jest celowa. Nie będzie za to problemów z utworzeniem atrakcyjnych połączeń nocnych do krajów na południe od naszej granicy.

## Koordinacja z siecią lotnisk

Połączenie obecnych lotnisk regionalnych w Polsce, a także – aspirującego do roli lotniska centralnego – portu na Okęciu w Warszawie z siecią kolejową jest obecnie praktycznie żadne. W najlepszym przypadku można do niektórych z nich, łącznie z warszawskim doprowadzić lokalne połączenia z najbliższych dworców kolejowych.

Realna szansa lepszej koordynacji między koleją a komunikacją lotniczą w Polsce pojawiłaby się w przypadku podjęcia decyzji o budowie lotniska centralnego dla Polski na zachód od Warszawy i przeprowadzenia przez nie nowej linii dużej prędkości. Decyzji o budowie takiego lotniska dotychczas, mimo wieloletnich dyskusji, nie podjęto i analizy wymagałoby czy ma ona nadal uzasadnienie w świetle zmian na polskim rynku lotniczym. Brak dotychczas centralnego lotniska dobrze skomunikowanego z ośrodkami regionalnymi, najlepiej za pomocą najbardziej niezawodnych połączeń kolejowych, spowodował, przy jednoczesnej deregulacji rynku lotniczego w Polsce, znaczące zwiększenie znaczenia regionalnych portów lotniczych. Ich udział w rynku lotniczym szybko się zwiększa, a około 2020 r. według prognoz lotnisko w Warszawie pozostanie już tylko dużym portem regionalnym o udziale rynkowym do 40%. Oprócz tradycyjnie dużych portów lotniczych w Krakowie, Poznaniu czy Gdańsku, reaktywowano lub uruchomiono nowe. Większość z nich, jak w lotnisko w Łodzi odległego od Warszawy o 100 km, obsługuje już połączenia międzynarodowe. Budowa sieci lotnisk z jednym lotniskiem centralnym i włączenie ich w sieć kolejową dużych prędkości w innych państwach było związane z poważnymi decyzjami politycznymi o znaczeniu strategicznym dla rozwoju gospodarki. W Polsce z powodu opóźnienia w podjęciu takiej decyzji konieczna byłaby jeszcze ostra walka pomiędzy nowym portem a portami regionalnymi, popieranymi przez władze regionalne, której efekt jest trudny do przewidzenia.

W takiej sytuacji projekt linii sieci kolejowej dużej prędkości w Polsce mógłby tylko zawierać opcje dodatkowe, gdyby taką decyzję w przyszłości podjęto.

## Finansowanie i realizacja

Budowa linii dużych prędkości w Polsce jest przedsięwzięciem znajdującym się w zasięgu możliwości finansowych państwa, szczególnie w perspektywie znacznego udziału unijnych środków pomocowych. W ten sposób finansowana jest budowa sieci kolejowej dużej prędkości w Hiszpanii, co ciekawe równocześnie z budową sieci autostrad, co gwarantuje, że nie zostanie zachwiana równowaga w konkurencji międzygałęziowej ze wszystkimi negatywnymi skutkami dla gospodarki. Model ten może być zastosowany także w Polsce. Trudno obecnie jest ocenić dokładnie ile będzie wynosił koszt budowy nowej sieci kolejowej. W studium [4] oszacowano koszt budowy na poziomie bezpiecznym 9 mln euro za 1 km. Jest to kwota stosunkowo duża. Koszt budowanej właśnie we Francji linii TGV Est nie przekroczy 11 mln euro za 1 km przy jej przebiegu w bardzo trudnym topograficznie i geologicznie terenie (przejścia przez góry). Polska nowa linia będzie

przebiegać w bardzo łatwym do budowy płaskim terenie. Koszt budowy 1 km autostrady Konin – Stryków w podobnym terenie nie przekroczył 4 mln euro, przy 85% udziale środków unijnych.

Bez względu na wielkość kosztów, konieczne jest dokonanie, podobnie jak w krajach zachodnich, odpowiedniego montażu finansowego do realizacji takiego przedsięwzięcia. Z reguły (np. we Francji dla linii TGV Est) są to środki z budżetu centralnego, pomoc unijna, środki regionalne oraz udziały przedsiębiorstwa kolejowego. Otwartą sprawą pozostaje udział kapitału prywatnego. Przypadek budowy autostrad w Polsce nie napawa jednak optymizmem. Problemem jest bowiem długi okres zwrotu inwestycji w przypadku liczenia tylko na dochody z opłat za użytkowanie linii. Bardziej atrakcyjnym polem do działania dla kapitału prywatnego jest budowa dworców terminali, ze względu na możliwość dochodów z działalności handlowej i usługowej. Drugim ważnym polem inwestycji prywatnych może być zakup taboru. Może to odbywać się poprzez powołanie odpowiedniej spółki przewozowej, bądź też spółki dzierżawiącej tabor przewoźnikom.

Analizując bilans kosztów i zysków budowy nowej linii należy zwrócić uwagę, że przedsięwzięcia tego typu mają charakter strategicznych inwestycji infrastrukturalnych, które w sposób pośredni generują wzrost dochodu narodowego poprzez poprawę konkurencyjności regionów i państwa, wzrost mobilności ludności, obniżenie energochłonności gospodarki narodowej, zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, między innymi poprzez zmniejszenie liczby wypadków w transporcie z powodu przerzucenia części ruchu drogowego na kolej itp. Badania efektów wynikających z budowy linii dużych prędkości były prowadzone za granicą, a także w pewnym zakresie w Polsce [5, 6]. Pokazują one w sposób jednoznaczny, że z punktu widzenia całej gospodarki są one opłacalne. Budowa linii dużych prędkości powoduje także ożywienie regionalnego transportu kolejowego [7].

Kolejnym problemem jest etapowanie prac podczas budowy nowej linii. Można to rozpatrywać z punktu widzenia różnych kryteriów. Najbardziej obciążony będzie odcinek z Warszawy do Łodzi – nawet ponad 40 par pociągów na dobę, następnie odcinek z Łodzi do Kalisza i kolejno Kalisz – Poznań i Kalisz – Wrocław. Z punktu widzenia efektów propagandowych i podtrzymania, a nawet wzmocnienia zainteresowania społecznego budową kolejnych odcinków nowej linii, najbardziej wskazana byłaby budowa w pierwszej kolejności odcinka Łódź – Warszawa. Odcinek Kalisz – Wrocław z kolei będzie miał najmniejsze obciążenie – rzędu 12 par pociągów na dobę. Oba odcinki pozwolą na skrócenie czasu przejazdu na trasie Warszawa – Wrocław po około 30 min. Największe skrócenie czasu przejazdu na tej trasie zapewni budowa odcinka Łódź – Kalisz wraz z przebudową węzła łódzkiego. Odcinek Łódź – Warszawa ma także zarezerwowane tereny wzdłuż autostrady A2, czego nie można powiedzieć o pozostałych odcinkach. Z kolei węzeł łódzki wymaga przeprowadzenia dokładnego studium w celu podjęcia najbardziej efektywnej decyzji, w czym powinny partycypować aktywnie władze regionu łódzkiego. Jest to najbardziej kosztowny element nowej linii, ale przynoszący wyjątkowo duże efekty w postaci włączenia milionowej aglomeracji i całego pasma środkowej Polski w sieć kolejową dużej prędkości. Jak można zauważyć, decyzja o etapowaniu inwestycji dla polskiej linii nie będzie taka prosta, jak w przypadku Francji, gdzie każdą inwestycję zaczynano od Paryża. Najlepiej byłoby, aby prace nad nową linią przebiegały prawie jednocześnie na wszystkich odcinkach.

Dla sukcesu przedsięwzięcia ważne jest także, aby przewoźnicy kolejowi – do czasu uruchomienia nowej linii – nadal utrzymali swoją pozycję rynkową w stosunku do transportu drogowego. W przypadku jej osłabienia, odzyskanie jej na powrót będzie trudne i kosztowne. Należy bowiem wziąć pod uwagę, że przed wybudowaniem nowej linii będzie oddana już do użytku autostrada z Warszawy przez Łódź do Poznania oraz mniej groźna dla kolei droga ekspresowa z Łodzi do Wrocławia. Szczególnie poważne straty może ponieść kolej na trasie z Warszawy do Poznania i z Warszawy do Łodzi. W tym ostatnim przypadku obecnie czasy przejazdu samochodem i pociągiem na tej trasie są porównywalne. Niewiele zmieni modernizacja tej, która co prawda umożliwi skrócenie czasów przejazdu pomiędzy tymi miastami do 10 min w porównaniu z rozkładem jazdy z lat 90., ale w tym samym czasie powstanie równoległa autostrada, która spowoduje taką oszczędność czasu przy jeździe samochodem. Oczywiście liczy się także komfort przejazdu. W tym przypadku ważne jest czy pasażerowie zaakceptują nowy zamówiony tabor, który będzie faktycznie taborom do typowego ruchu regionalnego (4-wagonowe zespoły trakcyjne), a więc może odbiegać od oczekiwań pasażerów jadących na całej trasie około półtorej godziny i wymagających dużego komfortu, przy całkiem niemałej obecnej cenie biletu. Nowa linia dużej prędkości z Łodzi do Warszawy relacje w czasie przejazdu pomiędzy koleją a samochodem zmieni w sposób zasadniczy jak 2:1, przy wysokim poziomie komfortu, a prognozy przewozowe, zakładające znaczne zwiększenie do 10 tys. pasażerów na dobę w jednym kierunku dla tej relacji są realistyczne. Można będzie spodziewać się podobnego sukcesu tego połączenia, jak w przypadku linii TGV Lille – Paryż.

Kolejnym problemem jest sposób realizacji inwestycji. Przykład włoski, gdzie budowa linii dużej prędkości w układzie T jest realizowana już od 22 lat w powolnym tempie, w rytm corocznych decyzji budżetowych, nie jest przykładem do naśladowania. Ostatecznie podjęto w 2005 r. we Włoszech decyzję o powołaniu specjalnego inwestora, który ma gromadzić środki finansowe i koordynować budowę w sposób nieprzerwany. Adaptacja pozytywnych modeli zarządzania tego rodzaju inwestycjami na przykładzie doświadczeń europejskich jest warunkiem sukcesu w budowie polskiej linii dużej prędkości.

Decyzji politycznych na szczeblu międzynarodowym wymaga budowa i finansowanie włączenia polskiej sieci do europejskiej sieci dużych prędkości. Kluczowym elementem tego projektu będzie realizacja odcinka linii od Poznania do Berlina. Będzie to wymagać dostosowania projektu, podczas najbliższej jego nowelizacji, do części transeuropejskiej sieci transportowej (TEN). Pozwoli to na zdobycie środków unijnych na sfinansowanie części przygranicznej linii zarówno na terenie Polski, jak i na terenie Niemiec. Jest to o tyle istotne, że odcinki przygraniczne, niezwykle ważne z punktu widzenia procesu integracji europejskiej, cechuje, podobnie jak w tym przypadku, mniejsza efektywność ekonomiczna w porównaniu z częścią sieci w centralnej Polsce.

Projekt nowej linii nie wyczerpuje wszystkich potrzeb w zakresie budowy linii dużych prędkości w Polsce. Do dyskusji zostaje odłożona na później koncepcja budowy nowej linii z Warszawy do Gdańska, która była planowana jeszcze w latach 70. Decyzja o modernizacji istniejącej już linii do 160 km/h (dla pociągów z wychylnym pudłem do 200 km/h) pozwala na odłożenie tego projektu na później. Modernizacja zapewni dobrej jakości połączenia z Warszawą, ale nie rozwiązuje jeszcze problemu

stworzenia dobrych połączeń Gdańska z południową Polską. Także czasy przejazdu z wykorzystaniem zmodernizowanej linii z Warszawy do miast wybrzeża środkowego też będą jeszcze niezadowalające.

Drugim kierunkiem działań może być wydłużenie linii CMK w kierunku Krakowa czy to poprzez znaczącą modernizację obecnej linii od Psar, czy poprzez budowę nowej linii o wysokich parametrach technicznych, z obejściem Tunelu od strony zachodniej, jak to planowano w latach poprzednich. W tym kontekście można też rozpatrywać możliwość potencjalnej poprawy połączenia Krakowa z Katowicami, wykorzystując część nowej linii, która dochodziłaby do Krakowa od strony Katowic, a być może nawet budowę nowej linii do Katowic dla szybkich pociągów międzyregionalnych, na północ od obecnej, z ominięciem południowego obszaru dużych szkód górniczych.

Rozważenia wymaga też podnoszona w publikacjach koncepcja sięgnięcia do przedwojennego planu budowy skrótu od strony Piotrkowa do Łodzi. Mogłoby to skrócić czas przejazdu z Kujaw i Łodzi do Częstochowy i aglomeracji śląskiej w sposób znaczący. Obecnie średnia prędkość pociągu pospiesznego w relacji Łódź – Katowice wynosi nieco ponad 50 km/h, co prawda po części z powodu niezrozumiałego ułożenia rozkładu jazdy. Byłby to także dobry łącznik do nowej linii planowanej linii dużej prędkości.

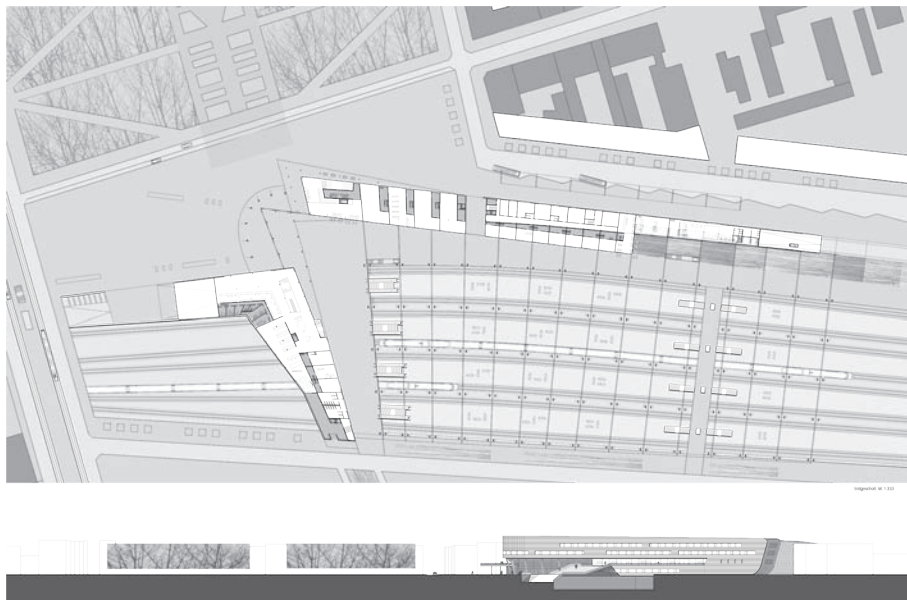
Studia nad rozwojem sieci kolejowej w Polsce powinny być dalej kontynuowane, gdyż wyznaczają jej kierunki rozwoju i dają podstawy do dyskusji społecznej. Duży oddźwięk społeczny na projekt budowy linii Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa udowodnił bowiem, że władze regionalne chcą odgrywać aktywną rolę w rozwoju transportu kolejowego w Polsce.

Decyzja o budowie nowej linii Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa ma charakter przełomowy dla dalszego funkcjonowania w Polsce transportu kolejowego. Doświadczenia innych krajów wskazują, że budowa linii dużych prędkości, czyli systemu nowoczesnego o wysokim poziomie techniki i umożliwiającego skokowy wzrost jakości oferty przewozowej, powodowała zawsze znaczny wzrost zainteresowania koleją, z którego korzystały także koleje regionalne, a także transport miejski.

Inwestycja w koleje dużej prędkości o wartości do kilku miliardów euro to także poważny impuls dla gospodarki narodowej, zwłaszcza że jej budowa wymaga zaawansowanych technologii, które mają szczególne znaczenie dla gospodarki. Ważne jest także, że istotna część inwestycji może być zrealizowana przez krajowy przemysł, podobnie jak w Hiszpanii.

Szczególnie ważnym aspektem jest także możliwość zmiany wizerunku naszego kraju w Europie. Wejście do „klubu dużych prędkości” to istotna nobilitacja państwa, które pokazuje, że ma dostatecznie wysoki poziom technologiczny i gospodarczy. Wzrostu swojej pozycji w tym względzie doznaje obecnie Hiszpania, która skutecznie wykorzystuje pomoc unijną dla rozwoju gospodarki między innymi poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury transportowej. Podobna szansa rysuje się także przed Polską, a wielką szansą w realizacji tych celów jest bardzo hojna perspektywa budżetowa Unii Europejskiej na lata 2007–2013.

□



Rys. 15. Wizja nowego Dworca Fabrycznego w Łodzi (proj. Johann Elger Bierkandt, praca dyplomowa w Bauhaus – Universität Weimar, 2003)

nia w wykopach, na otwartym terenie powojennym, a konieczne wyburzenia byłyby stosunkowo nieliczne.

Rozwiązanie zawarte w opcji 2 jest dość proste, pozostaje w zgodzie ze spodziewanym kierunkiem robót modernizacyjnych – ale jest też kosztowne. Byłoby ono jeszcze kosztowniejsze, gdyby tunel miał służyć także ruchowi regionalno-aglomeracyjnemu. Dlatego wprowadzenie tramwaju dwusystemowego pozostaje do rozważenia również w przypadku realizacji linii średnicowej.

Wstępna analiza czasów przejazdów pokazuje, że w opcji 1 pociągi grupy Warszawa – Poznań zyskują ok. 15 min w stosunku do opcji 2 (wliczywszy zatrzymanie w Łodzi Fabrycznej – bez zatrzymania: 10 min). Wjeżdżające do Łodzi pociągi grupy Warszawa – Wrocław (czyli większość z nich) tracą w opcji 1 około 10 min w stosunku do opcji 2, podobnie jak pociągi grupy Kraków – Poznań. Około 10–15 min tracą także w opcji 1 pociągi grupy Łódź Fabryczna – Warszawa.

Dla każdej opcji możliwe jest etapowanie prac – na wypadek, gdyby inwestycje remontowe lub modernizacyjne poprzedziły po-

wstanie linii dużych prędkości (*Wstępne studium wykonalności...* nie określiło etapowania inwestycji). Gdyby analiza efektywności obu opcji wskazała na rozwiązanie z linią średnicową, to jej budowa mogłaby nawet poprzedzać doprowadzenie linii dużych prędkości. Podobnie otwartą rzeczą jest termin budowy linii piotrkowskiej, dotąd nie uwzględnianej w planach inwestycyjnych. Jednak mimo istnienia wielu niejasności co do trybu realizacji, stworzona niedawno koncepcja budowy linii Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań, a następnie wybór jednej z dwóch proponowanych opcji i rozstrzygnięcie sposobu prowadzenia ruchu regionalno-aglomeracyjnego, pozwoli na ustalenie przyszłego kształtu węzła łódzkiego i koordynację poszczególnych inwestycji cząstkowych.

## Literatura

- [1] *Kierunkowy program rozwoju linii dużych prędkości*. PKP, 1996.
- [2] *Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa* (zespół pod kier. Andrzeja Massela). CNTK Warszawa, 2005.
- [3] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*. BPP-WŁ.
- [4] Wesołowski J.: *Łódź – niechciany węzeł kolejowy Centralnej Polski*. Technika Transportu Szynowego 12/2003.
- [5] Raczyński J., Wesołowski J.: *Czy w Łodzi może być kolej aglomeracyjna?* Technika Transportu Szynowego 3-4/2002.
- [6] Wesołowski J.: *Pociągiem przez centrum Łodzi?* Technika Transportu Szynowego 9/1999.
- [6] Massel A., Raczyński J.: *Czy przewozy międzyregionalne mają w Polsce przyszłość?* Technika Transportu Szynowego 10/2003.

## Autor

dr inż. Jacek Wesołowski – adiunkt w Instytucie Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej, specjalizuje się w problematyce transportu w aspekcie planowania i rewitalizacji miast

➤ Dokończenie ze s. 35

## Literatura

- [1] *Kierunkowy program rozwoju linii dużych prędkości*. PKP, 1996 r.
- [2] *Szybkie połączenie kolejowe Łódź – Warszawa w sieci połączeń kolejowych Polski*. Łódź, SITK 2003.
- [3] Massel A., Raczyński J.: *Czy przewozy międzyregionalne mają w Polsce przyszłość*. Technika Transportu Szynowego 10/2003.
- [4] *Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa* (zespół pod kier. Andrzeja Massela). CNTK Warszawa, 2005
- [5] *The socio-economic benefits of high speed rail transport in France*. MODERN RAILWAYS – Shanghai – 98/06/02
- [6] *Projekt szybkich połączeń kolejowych w Polsce w ramach europejskiego systemu transportowego*. Projekt KBN 5 T12C 035 24.
- [7] Blanquart Ph.: *Quand le TGV Méditerranée donne des ailes aux TER*. Revue Générale des chemins de Fer 3/2002.
- [8] Żurowska J.: *Modernizacja i budowa układu kolejowego w obszarze Kraków – Muszyna – Zakopane*. Technika Transportu Szynowego 6/2004.
- [9] Massel A., Raczyński J.: *Uwarunkowania społeczne i gospodarcze dla rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce*. Technika Transportu Szynowego 5-6/2005.
- [10] *Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015*. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, 2001 r.
- [11] *Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007–2013*. Ministerstwo Infrastruktury, grudzień 2004. www.mi.gov.pl.