

Optymalizacja połączeń kolejowych południowo-zachodniej części województwa łódzkiego z Łodzią

Jan RACZYŃSKI¹, Agata POMYKAŁA², Tomasz BUŻAŁEK³

Streszczenie

W artykule przedstawiono wyniki analiz opracowanego w Instytucie Kolejnictwa studium powiązań gospodarczych i transportowych, pomiędzy południowo-zachodnią częścią województwa łódzkiego i jego stolicą Łodzią. Wyszczególniono braki w sieci kolejowej, które uniemożliwiają efektywne wykorzystywanie transportu kolejowego zarówno dla przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Dokonano analizy wykorzystania możliwości, wynikających z przebiegu trans-europejskiej sieci transportowej (TEN-T) przez obszar województwa i zaproponowano program niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych. Przeanalizowano poprawę dostępności regionu w aspekcie multimodalności systemów transportu kolejowego, autobusowego oraz indywidualnego, z systemem węzłów przesiadkowych i parkingów (P+R). Takie podejście umożliwia ocenę efektów synergii poszczególnych elementów systemu transportowego.

Słowa kluczowe: transport, kolej, multimodalność, rozwój regionalny

1. Wstęp

Mimo realizowanych od prawie 100 lat inwestycji, sieć kolejowa w Polsce nadal wykazuje dużą niespójność, a także braki strukturalne w wielu regionach w Polsce. Wiele z nich ma charakter lokalny i utrudnia osiągnięcie spójności gospodarczej i społecznej w skali całego regionu. Jednym z takich regionów jest południowo-zachodnia część województwa łódzkiego, granicząca z województwami śląskim, dolnośląskim i wielkopolskim. Mimo, że omawiana część województwa łódzkiego znajduje się w centrum Polski i zamieszkuje ją około 230 tys. mieszkańców, to jest ona praktycznie pozbawiona obsługi transportem kolejowym i autobusowym. W 2018 roku Instytut Kolejnictwa opracował studium [11], w którym przedstawił propozycje utworzenia multimodalnego systemu transportowego z wykorzystaniem realizowanych już inwestycji infrastrukturalnych oraz z propozycją budowy linii kolejowej o długości około 30 km spajającej ten system. Rozwiązania zaproponowane w opracowanym modelu systemu mogą być wykorzystane w innych regionach Polski.

2. Uwarunkowania geograficzne

Południowo-zachodnia część województwa łódzkiego, w której skład wchodzi sąsiadujące ze sobą powiaty wieruszowski, wieluński, pajęczański, bełchatowski i południowa część powiatu sieradzkiego, nie ma obecnie połączeń kolejowych umożliwiających dojazd do Łodzi. Powiaty bełchatowski i pajęczański w ogóle nie są obsługiwane przez kolej, w powiecie wieruszowskim jedyną stacją obsługiwaną i to tylko w ruchu dalekobieżnym jest Wieruszów Miasto, a połączenia regionalne funkcjonują jedynie na trasie z Wielunia do Herbow w województwie śląskim. Linia nr 181, łącząca m.in. Wieruszów i Wieluń, nie ma połączenia z resztą sieci kolejowej województwa, zaś linie nr 131 i 146, przecinające opisywany obszar, nie są obecnie obsługiwane w ruchu pasażerskim.

Czasy dojazdu do Łodzi alternatywną komunikacją autobusową przekraczające 2 godziny, nie są atrakcyjne i trudno akceptowalne z punktu widzenia zachowania spójności terytorialnej województwa i pogłębiania więzi społecznych oraz gospodarczych. Sieć połączeń autobusowych też jest uboga. W wielu przypadkach, w ciągu dnia (np. w relacji Łódź – Pajęczno) są realizowane jedynie pojedyncze kursy.

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Ośrodek Koordynacji Projektów i Współpracy Międzynarodowej; e-mail: jracynski@ikolej.pl.

² Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Ośrodek Koordynacji Projektów i Współpracy Międzynarodowej; e-mail: apomykala@ikolej.pl.

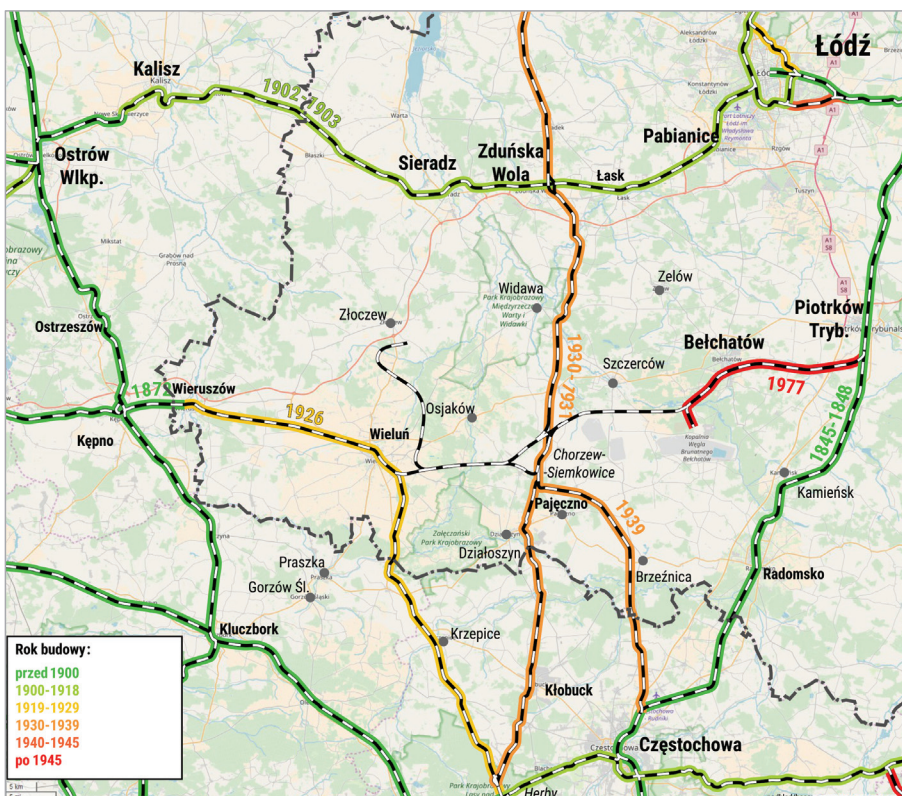
³ Mgr; Urząd Miasta Łodzi, e-mail: tomasz.buzalek@gmail.com.

Paradoksem jest, że obsługa transportowa położonych geograficznie w centrum Polski powiatów wieluńskiego, wieruszowskiego i pajęczańskiego ma charakter peryferyjny. Wynika to z uwarunkowań historycznych, związanych z podziałem ziem polskich i przynależnością ich do państw zaborczych. Wymienione powiaty znalazły się na peryferiach Cesarstwa Rosyjskiego i pozostawały w cieniu rozwijanego w XIX wieku Łódzkiego Okręgu Przemysłowego. Dodatkowo, województwo łódzkie w swoim obecnym kształcie powstało dopiero po I wojnie światowej i związki społeczno-gospodarcze pomiędzy metropolią – Łodzią i miastami województwa nie miały dostatecznych korzeni historycznych.

Opisywany obszar przez lata był ubogi w sieć transportową, zwłaszcza wyższej kategorii. Co prawda, w latach trzydziestych XX wieku został on przecięty w relacji południkowej tzw. Magistralą Węglową, jednak była ona budowana przede wszystkim z myślą o transporcie towarowym, a co za tym idzie, w niewielkim stopniu integrowała sieć miast i abstrahowała od regionalnych powiązań przestrzennych pomiędzy nimi. Przez kilkadziesiąt lat funkcjonowały tu połączenia pasażerskie, choć dominowały kierunki tranzytowe w szczególności na Śląsk, Kujawy i Pomorze. Ważnym momentem było oddanie do użytku w drugiej dekadzie XXI wieku trasy ekspresowej S8 Łódź – Wrocław, która przebiega przez zachodnią część obszaru, w tym w sąsiedztwie Wieruszowa. Przebieg trasy sprawia jednak, że dla wschodniej części obsza-

ru (powiat pajęczański, zachodnie krańce bełchatowskiego) pozostaje ona bez większego znaczenia dla dojazdów mieszkańców w kierunku Łodzi. Obszar obejmujący południowo-zachodnią część województwa łódzkiego stanowi część istniejącego już od lat obszaru depopulacji [13]. Niska dostępność komunikacyjna jest jednym z czynników pogłębiających ten negatywny trend demograficzny.

Dostępność transportową należy także rozpatrywać w aspekcie powiązań tej części województwa z krajową siecią transportową. Przez województwo łódzkie przechodzą dwa, z ośmiu najważniejszych w Unii Europejskiej, korytarzy transportowych. Jeden z nich, łączący Bałtyk z Adriatykiem, przebiega co prawda przez rozpatrywane powiaty, jego element stanowi linia 131, ale jego powiązania kolejowe z obsługiwany obszarem są niedostateczne. Historycznie uwarunkowany brak integracji z siecią osadniczą, jak i z linią kolejową 181 obsługującą Wieluń i Wieruszów uniemożliwia społecznościom lokalnym wykorzystanie szansy, którą daje transeuropejska sieć transportowa. Drugi z korytarzy, przebiegający od Morza Północnego do krajów nadbałtyckich i Rosji, także jest słabo skomunikowany z południową częścią województwa. Powiaty te nie mają też bezpośredniego połączenia kolejowego z węzłem sieci TEN-T jakim jest Łódź. Paradoksalnie, Wieluń i Wieruszów mimo położenia w województwie łódzkim, mają dostęp do sieci TEN-T przez dalekobieżne połączenie do Katowic i Poznania (rys. 1).



Rys. 1. Schemat sieci kolejowej w pld.-zach. części województwa łódzkiego z datami otwarcia poszczególnych linii [opracowanie T. Bużalek na podkładzie © autorzy OpenStreetMap]

Obecnie linie kolejowe w analizowanym obszarze:

- nr 14 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola,
- nr 131 na odcinku Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice,
- nr 146 na odcinku Chorzew Siemkowice – Częstochowa,

są poddawane procesowi modernizacji, bądź znajdują się w trakcie przygotowania do modernizacji (procedury przetargowe). Obecny stan techniczny tych linii jest niezadawalający. W związku z ograniczeniami prędkości na liniach 131 i 146, województwa łódzkie i śląskie zdecydowały w 2012 r. o zawieszeniu na nich regionalnego ruchu pasażerskiego. Linia nr 131 w ostatnich latach została na niektórych odcinkach poddana rewitalizacji wraz podniesieniem prędkości do 120 km/h, ale bez modernizacji infrastruktury przystankowej. Ponieważ oczekuje ona na dalszą modernizację, której konsekwencją będą czasowe zamknięcia i ograniczenia ruchu, nie przywrócono na niej pasażerskiej komunikacji regionalnej. Linia nr 181 na odcinku Wieruszów – Wieluń znajduje się w zadawalającym stanie technicznym, a prędkość rozkładowa pociągów pasażerskich wynosi 100 km/godz.

W czasie przygotowań do eksploatacji złóż węgla brunatnego w okolicy Żłoczewa powrócono do planów rozbudowy linii nr 24 w kierunku zachodnim. Linia miałaby służyć do przewożenia węgla brunatnego do istniejącej elektrowni z kopalni oddalonej o kilkadziesiąt kilometrów. Linia łączyłaby się z liniami 131 i 181 i dodatkowo mogłaby być wykorzystywana w lokalnym ruchu pasażerskim [1, 2, 8, 13].

3. Koncepcja węzła multimodalnego dla regionu

Koncepcja zasadniczej poprawy obsługi transportem publicznym analizowanego regionu, przedstawiona w opracowaniu [11], polega na uruchomieniu bezpośrednich połączeń kolejowych z Łodzią. Składowymi tej koncepcji są:

- wykorzystanie istniejących linii nr 14, 131 i 146, które są poddawane modernizacji oraz linii nr 181,
- budowa linii kolejowej łączącej linię nr 131 z linią nr 181 pomiędzy miejscowościami Wieluń i Chorzew Siemkowice,
- utworzenie przy stacji kolejowej Chorzew Siemkowice węzła multimodalnego integrującego kolej z komunikacją autobusową oraz z miejscami parkingowymi dla podróżnych korzystających z własnych samochodów,
- utworzenie systemu komunikacji autobusowej z węzła do Pajęczna i Działoszyna oraz ich okolicy.

Budowa linii Wieluń – Chorzew Siemkowice, wraz z uruchomieniem połączeń z Łodzią przez linie

14, 131 i 181, umożliwi znaczące zwiększenie dostępności kolei i wytworzenie układu połączeń zgodnego z powiązaniem wynikającymi ze struktury regionu. Jednocześnie jednak, ze względu na peryferyjny przebieg w stosunku do większości miejscowości, w skali lokalnej należy poprawić dostęp do poszczególnych stacji przez zapewnienie dojazdu komunikacją indywidualną i zbiorową. Umożliwi to spenetrowanie struktur osadniczych i w konsekwencji rozszerzenie zasięgu kolei na większy obszar oraz dotarcie do nowych użytkowników. Przy dobrze zorganizowanych łańcuchach podróży multimodalnych, w zasięgu połączenia znalazłyby się w całości powiaty wieruszowski, wieluński i pajęczański, gmina Kępno wraz z gminami sąsiadującymi oraz wybrane gminy powiatów bełchatowskiego, sieradzkiego, łaskiego i zduńskowolskiego, położone najbliżej linii 131. Ten obszar zamieszkuje łącznie około 230 tys. mieszkańców.

Szczególnym zagadnieniem do rozwiązania jest integracja powiatowego miasta Pajęczno wraz z gminnym miastem Działoszyn i położonymi pomiędzy nimi wsiami Trębaczew i Dylów. Obszar, zamieszkiwany łącznie przez około 20 tys. osób, ma co prawda dostęp do dziś nieobsługiwanych, stacji kolejowych Działoszyn i Biała Pajęczańska, jednakże cechuje je peryferyjne położenie. Stacje oddalone są od centrów Pajęczna i Działoszyna o około 4,5 km, a więc leżą w odległości zdecydowanej przekraczającej zasięg rutynowego dojazdu pieszego. Ponadto, na obszarze istnieje także potrzeba zapewnienia możliwości przemieszczania się pomiędzy tymi miejscowościami. W celu włączenia tych miast do obsługi, optymalnym rozwiązaniem jest utworzenie wielokierunkowego węzła multimodalnego przy obecnej stacji Chorzew Siemkowice, który będzie w stanie obsłużyć dojazdy w różnych relacjach i przesiadki, w tym pomiędzy trzema planowanymi do obsługi kierunkami połączeń kolejowych. Poza budowę parkingów *Park&Ride* i *Bike&Ride*, wskazane jest uruchomienie połączeń dowozowych komunikacją autobusową, obsługującą pobliskie miasta i ważniejsze miejscowości.

Węzeł może obsługiwać zarówno kierunek do Łodzi, do Wielunia i Wieruszowa, jak i do Częstochowy. Może stać się także miejscem przesiadek pomiędzy różnymi połączeniami kolejowymi, w tym dalekobieżnymi. Okazją do rozszerzenia siatki połączeń kolejowych może być planowana budowa linii Żłoczew – Bełchatów do obsługi odkrywki „Żłoczew”, umożliwiająca uruchomienie połączeń kolejowych przez Bełchatów do Piotrkowa Trybunalskiego, a być może także zapewni dojazdy pracownikom. Ponadto, istnieje też ewentualność reaktywacji połączeń na linii 131 do Tarnowskich Gór i Katowic w przypadku ich finansowania przez województwo śląskie. Stacja może być także punktem łączenia i rozłączania składów, jeśli eksploatowane byłyby w relacjach łączonych

np. Łódź – Częstochowa/Wieruszów, albo Wieruszów – Łódź – Piotrków Tryb. Proponowana jest obsługa dwóch tras komunikacji autobusowej:

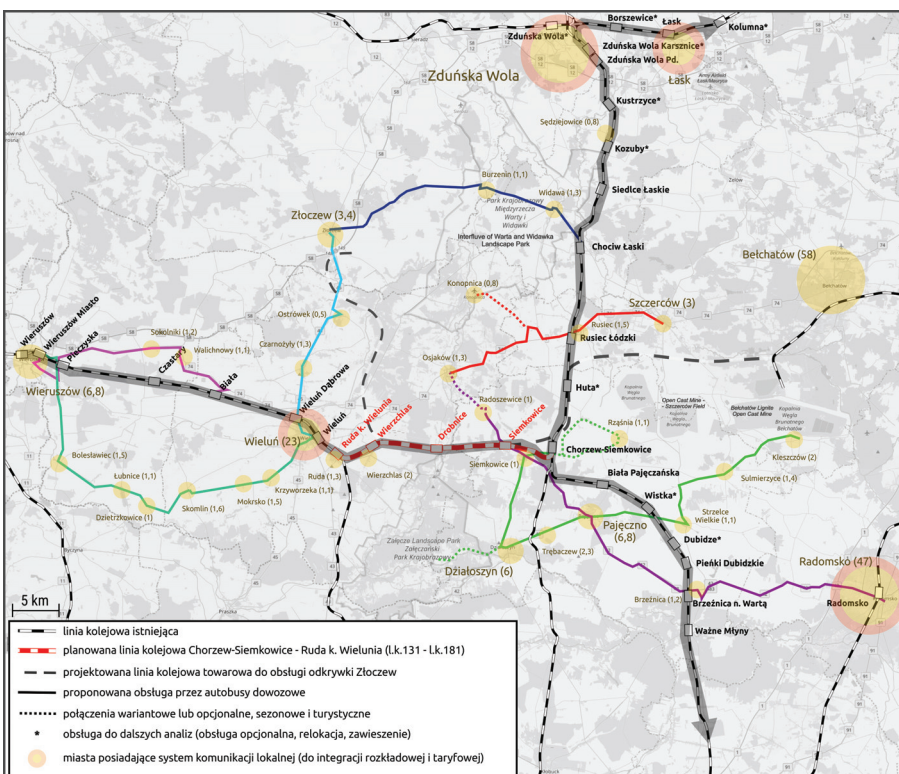
- pierwsza z nich łączyłaby najkrótszą trasą Pajęczno i Chorzew,
- druga zaś dowoziłaby pasażerów z Działoszyna, łącząc jednocześnie Działoszyn, Trębaczew i Pajęczno.

Te trasy można połączyć z dalszymi odcinkami, obsługującymi dojazdy do innych stacji na linii 146, tj. Pajęczno – Wistka – Kleszczów i Pajęczno – Nowa Brzeźnica – Radomsko. W zależności od obiegów autobusów i zapotrzebowania, pojazdy z tych linii można wykorzystać do obsługi wsi Radoszewice i Osjaków na północy oraz Kielczygłów i Rząśnia na wschodzie, a także na południu oraz miejscowości położonych w Załęczańskim Parku Krajobrazowym (np. kursy weekendowe). Taki układ powinien umożliwić efektywne dowożenie do stacji w zależności od relacji pożądanej przez pasażera i możliwości wynikających z konstrukcji rozkładu jazdy, a nawet wypełnić lukę w połączeniach lokalnych w relacjach, których komunikacja kolejowa nie obsługuje.

Innymi lokalnymi węzłami powinny stać się stacje umożliwiające łatwy dojazd ze struktur rozciągniętych wzdłuż głównych dróg. I tak stacje Pieczyska i Biała mogłyby odbierać pasażerów dojeżdżających ze wsi Bolesławiec oraz z rozciągniętych wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 8 wsi Sokolniki, Walichnowy, Biała. Stacje Pieczyska i Wieruszów Miasto mogą też obsługiwać dojazdy lo-

kalne do centrum Wieruszowa i do zakładów przemysłu drzewnego w południowej części miasta. Dojazdy z Osjakowa, Szczercowa i Ruśca, położonych wzdłuż tej samej drogi, ale bardziej na wschód, mogłyby obsługiwać stacja Rusiec Łódzki. W zależności od zapotrzebowania, także turystycznego i alternatywnych ofert komunikacji autobusowej, możliwa jest też obsługa Konopnicy. Stacje w Wieluniu mogłyby obsługiwać dojazdy wzdłuż drogi krajowej nr 45 Złoczew – Wieluń, a także dojazdy z południa powiatów wieluńskiego i wieruszowskiego, czyli zwarte, łatwiejsze w obsłudze komunikacją zbiorową wsie Łubnice, Dzierzkowice, Skomlin, Mokrsko, Krzyworezka. Z kolei stacja Chociw Łaski, pierwotnie utworzona do obsługi Widawy, mogłyby odbierać dojazdy z osi drogi powiatowej Złoczew – Burzenin – Widawa.

Na etapie pośrednim, po uruchomieniu połączeń na liniach 131 i 146, ale przed oddaniem do użytku nowej linii do Wielunia jest wskazane zapewnienie połączenia multimodalnego autobusowo-kolejowego Wieluń – Łódź. Połączenie takie powinno być konkurencyjne czasowo wobec połączeń autobusowych, a nawet samochodowych i co ważne, służyłoby stopniowemu budowaniu popytu na docelowe przewozy kolejowe w relacji Wieluń – Łódź. Mogłyby funkcjonować na wydłużonych kursach realizowanych wzdłuż drogi krajowej nr 74 (relacja Wieluń – Osjaków – Rusiec – Szczerców). Wybrane kursy mogą też być wydłużone do obsługi wsi w południowej części powiatu (Skomlin, Mokrsko) lub wsi, przy których w przyszłości powstaną przystanki kolejowe (Ruda, Wierzchlas, Drobnice), rysunek 2.



Rys. 2. Możliwy układ połączeń komunikacji autobusowej w powiązaniu z połączeniami Wieruszów (Kępno) – Wieluń – Chorzew – Łódź i Częstochowa – Chorzew – Łódź [opracowanie T. Bużalek na podkładzie © autorzy OpenStreetMap]

4. Proponowana organizacja ruchu regionalnego i ponadregionalnego

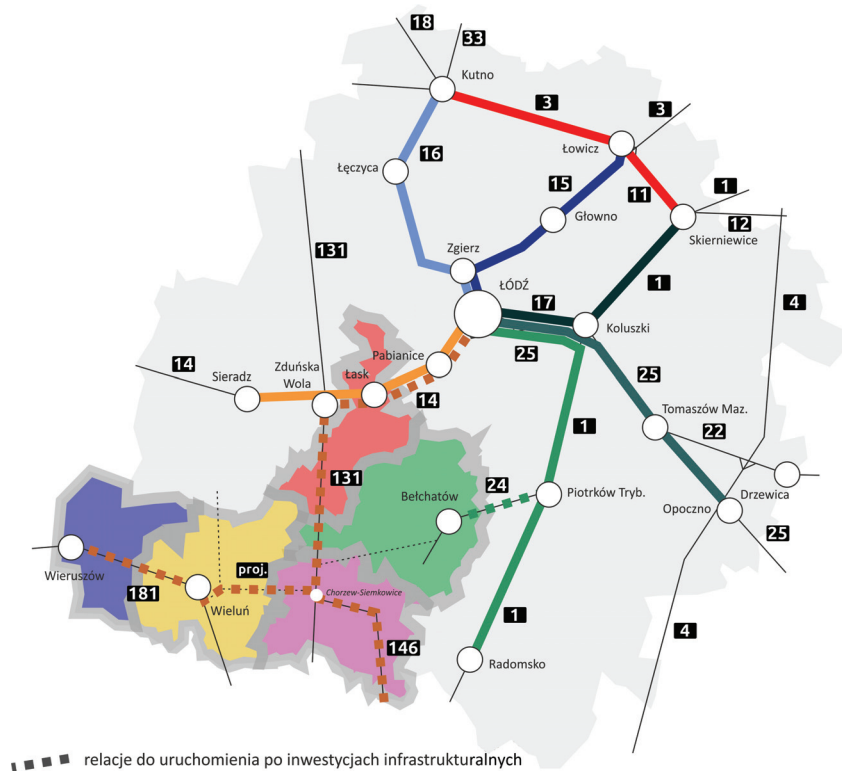
4.1. Połączenia z aglomeracją łódzką

Zasadnicza relacja regionalna, obsługująca południowo-zachodnią część województwa, powinna łączyć Łódź przez linię nr 14 z linią nr 131 do stacji Chorzew Siemkowice, przy czym zasadniczo zakłada się pominięcie mniejszych stacji na linii nr 14 i zatrzymanie w Zduńskiej Woli tylko na terenie osiedla Karsznice. Od stacji w Chorzewie, połączenie ma być realizowane w dwóch odrębnych kierunkach – po istniejącej linii 146 do Częstochowy i po nowej linii do Wielunia, a następnie do Wieruszowa. Połączenie do Częstochowy, zgodnie z planami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, będzie uruchomione wcześniej, ponieważ nie wymaga ono budowy nowych odcinków, a jedynie modernizacji linii 131 i 146 (w trakcie realizacji). W układzie docelowym, w zależności od zapotrzebowania, możliwe są różne scenariusze – naprzemienne kursowanie połączeń do Wielunia i Częstochowy, częściowe skrócenie relacji ze skomunikowaniami bądź wspólne prowadzenie pociągów z Łodzi i dzielenie składów w Chorzewie Siemkowicach. Możliwe jest także uruchamianie pojedynczych połączeń w relacji Częstochowa – Chorzew Siemkowice – Wieluń – Wieruszów (rys. 3).

4.2. Połączenia ponadregionalne

W projektowanym układzie linii kolejowych jest możliwe funkcjonowanie również połączeń regionalnych dalekiego zasięgu i międzyregionalnych. Na linii 131 i 146 przez lata funkcjonowały połączenia regionalne dalekiego zasięgu (Gdynia / Bydgoszcz / Inowrocław / Toruń – Katowice / Mysłowice / Częstochowa) i można zakładać, że w zmodyfikowanej formule, przy ograniczeniu liczby postojów, ich ponowne uruchomienie byłoby zasadne. Na linii 181 także funkcjonowały połączenia do stolic sąsiednich województw, a obecnie nawet kursuje pociąg Poznań – Katowice, uruchamiany co prawda przez przewoźnika dalekobieżnego, ale charakterystyką trasy bliższy kategorii pociągów międzyregionalnych. Ponadto, proponowane połączenie regionalne będzie służyć dojazdowi do węzłów połączeń dalszego zasięgu w Zduńskiej Woli, Łodzi i Kępnie.

Szczególne znaczenie w zakresie połączeń kolejowych pomiędzy województwami ma relacja Łódź – linia nr 14 – linia nr 131 – linia 146 – Częstochowa. Takie połączenie, wybiegające poza granicę województwa, choć pełniące zasadniczą funkcję regionalną, funkcjonowało do 2012 roku, w częściowo skróconej relacji do Zduńskiej Woli. Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego podjął decyzję o wznowieniu regionalnej komunikacji kolejowej na tej trasie po zakończeniu prac mo-



Rys. 3. Analizowany region w systemie wewnętrznych połączeń w województwie łódzkim; opracowanie T. Bużałek na podstawie informacji uzyskanych z Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi [4]

dernizacyjnych trwających na liniach 14, 131 i 146, co nastąpi do 2023 roku. Pociągi będą kursować w relacji Łódź – Częstochowa, zasadniczo z pominięciem stacji Zduńska Wola, początkowo w liczbie 8 par na dobę.

Stosownie do uzgodnień między województwami, możliwe jest także przedłużenie przyszłej relacji pociągów Łódź – Wieruszów do Kępna. Jeżeli w przyszłości będą poddane modernizacji linie kolejowe od Kępna do Wrocławia przez Oleśnicę, to również będzie możliwe uruchomienie pociągów o charakterze międzyregionalnym do Wrocławia. Uzupełniłoby to obsługę miejscowości położonych między Łodzią i Wrocławiem:

- obecnie realizowaną przez pociągi relacji Warszawa – Łódź – Kalisz – Ostrów – Wrocław (pociągi regionalne i dalekobieżne),
- w przyszłości przez planowaną linię dużych prędkości Warszawa – Łódź – Sieradz – Kalisz / Ostrów Wlkp. – Wrocław (pociągi dalekobieżne, w tym międzynarodowe).

Połączenie o charakterze regionalnym pomiędzy Łodzią i Wrocławiem przez Chorzew Siemkowice, Wieluń, Kępno miałyby charakter uzupełniający i byłoby komplementarne do obu wymienionych połączeń (rys. 4).

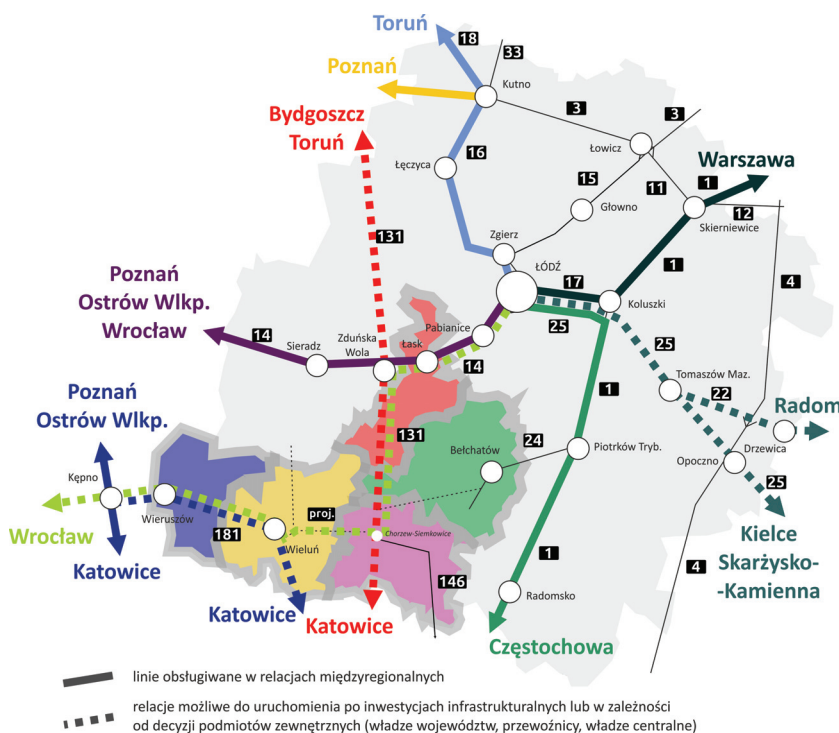
4.3. Włączenie do sieci TEN-T i ruch towarowy

Przez analizowany region przebiega linia nr 131, która jest kluczowym elementem jednego z głównych korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

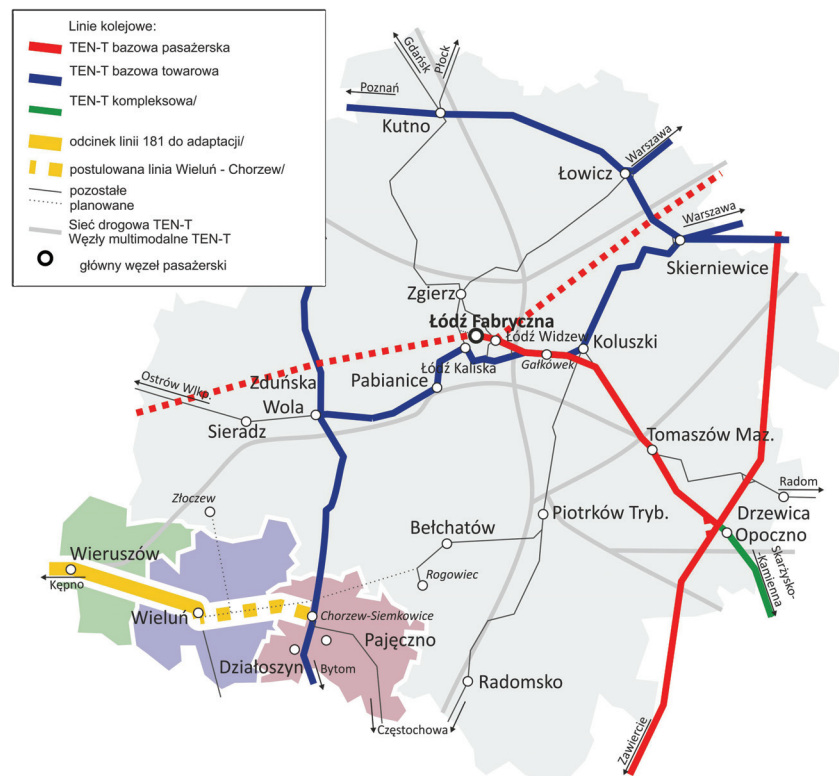
Linia ta w południowej części jest intensywnie wykorzystywana do przewozów towarowych, w dużej części o charakterze międzynarodowym, z portów Pomorza Gdańskiego w kierunku południowej Europy [7]. W założeniach sieć TEN-T ma także służyć lokalnym społecznościom, a przez tworzenie lokalnych węzłów, stacji i terminali przyczynić się do rozwoju gospodarczego regionów. Budowa połączenia kolejowego pomiędzy Wieluniem a stacją Chorzew Siemkowice leżącą na linii nr 131 umożliwi włączenie powiatów wieluńskiego i wieruszowskiego, a także kępińskiego w obszar oddziaływania korytarza TEN-T Morze Bałtyckie – Adriatyk z siecią licznych rozgałęzień w Europie Centralnej i Południowej.

Analizowany obszar przez linię nr 131 oraz linię nr 14 (obie w sieci bazowej TEN-T) uzyska połączenie z Łodzią, która jest węzłem miejskim sieci TEN-T. Docelowo w perspektywie 2030 r. Łódź może się stać węzłem systemu kolei dużych prędkości w Polsce z połączeniami wysokiej jakości z większością miast w kraju i za granicą [9, 10]. Budowa nowej linii Wieluń – Chorzew Siemkowice umożliwi także mieszkańcom regionu dostęp do planowanego nowego centralnego portu lotniczego w czasie około 1,5 godziny (rys. 5).

Także będzie możliwe utworzenie dla pociągów towarowych relacji uzupełniającej w stosunku do połączenia Warszawa – Łódź – Kalisz / Ostrów – Wrocław. Nowa relacja od Łodzi przez linię nr 131, Wieluń i Kępno do Wrocławia mogłaby być wykorzystywana w sytuacji problemów ze zdolnością przepustową linii Ostrów Wlkp. – Wrocław.



Rys. 4. Analizowany region w systemie połączeń regionalnych i międzyregionalnych województwa [opracowanie T. Bużalek]



Rys. 5. Włączenie analizowanego regionu do sieci TEN-T przez proponowany odcinek linii Wieluń – Chorzów Siemkowice [9, 10]

5. Proponowany zakres inwestycji

5.1. Budowa nowej linii Wieluń – Chorzew

W celu uzupełnienia sieci kolejowej w analizowanym regionie, proponuje się budowę nowej linii pomiędzy stacjami Chorzew Siemkowice a linią 181 w rejonie wsi Ruda k. Wielunia, jej szacowana długość wynosi 30 km. Linia powinna wychodzić ze stacji Chorzew Siemkowice w kierunku południowym a następnie prowadzić w kierunku zachodnim do Wielunia. Proponowane parametry linii są następujące:

- 1) dla ruchu pasażerskiego:
 - kategoria linii P4 według TSI INF (Rozp. UE 1299/14),
 - prędkość maksymalna co najmniej 160 km/h;
- 2) dla ruchu towarowego:
 - kategoria linii F1 według TSI INF (Rozp. UE 1299/14),
 - prędkość maksymalna do 120 km/h,
 - dopuszczalny nacisk osi na tor 22,5 t,
 - długość torów stacyjnych nie mniejsza niż 740 m.

Nowa linia powinna mieć na całej długości dwupoziomowe skrzyżowania z drogami kołowymi. Na nowej linii proponuje się układ jednotorowy z możliwością jego rozbudowy o drugi tor w przyszłości, w zależności od potrzeb ruchowych, z budową co najmniej jednej stacji do krzyżowania pociągów oraz odpowiednich stacji włączających tę linię do linii nr 131 i nr 181.

5.2. Modernizacja linii istniejących

Linie planowane do wykorzystania dla relacji z Łodzi w kierunku analizowanego regionu, są w trakcie modernizacji lub ich modernizacja jest przygotowywana:

- linia nr 14 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola (prędkość maksymalna 120 km/h, z możliwością zwiększenia w przyszłości, nacisk osi na tor 22,5 t),
- linia nr 131 na odcinku Zduńska Wola Karsznice – Chorzew Siemkowice (prędkość maksymalna 140 km/h, nacisk osi na tor 22,5 t),
- linia nr 146 na odcinku Chorzew Siemkowice – Wyczerpy post. odg. na linii nr 1 (prędkość maksymalna 100 km/h, nacisk osi na tor 22,5 t).

Odcinek linii nr 1 Wyczerpy – Częstochowa, który będzie wykorzystywany w planowanych relacjach poddano modernizacji w 2015 roku [6]. Docelowo proponuje się także do modernizacji odcinek (około 56 km) Ruda k. Wielunia – Wieruszów, a także Wieruszów – Kępno. Pożądana prędkość maksymalna na tych odcinkach – min. 120 km/h.

5.3. Parametry sieci kolejowej obsługującej analizowany region

Główne linie wykorzystywane do ruchu planowanych pociągów obsługujących analizowany region będą miały prędkość maksymalną 120/140 km/godz. Są to linie:

- nr 14: Łódź Kaliska – Zduńska Wola,
- nr 131: Zduńska Wola Płd. – Chorzew Siemkowice.

Pozostałe linie będą miały prędkość maksymalną po modernizacji co najmniej 120 km/godz., a dla nowej linii Chorzew Siemkowice – Ruda k. Wielunia proponuje się prędkość maksymalną 160 km/godz. Założone prędkości maksymalne umożliwią osiągnięcie stosunkowo krótkich czasów przejazdu przy średniej prędkości handlowej pociągu około 70 km/godz (rys. 6).

5.4. Infrastruktura przystankowa

Kluczowym elementem przedsięwzięcia jest budowa infrastruktury przystankowej spełniającej wymagania współczesnych pasażerów. Istniejąca infrastruktura pochodzi sprzed kilkudziesięciu lat i nie uwzględnia obecnych wymagań pasażerów, ani zmian w strukturze osadniczej, które zaszły od czasu budowy tych linii, ani też zmian społecznych, wzorców zaspokajania mobilności i zamożności społeczeństwa. W opracowaniu przedstawiono wytyczne dla lokalizacji przystanków wraz budową nowych i likwidacją zbędnych w obecnych warunkach.

Linia nr 14

Linia ta jest poddawana obecnie modernizacji, w trakcie której będzie także zmodernizowana infrastruktura przystankowa oraz nastąpi budowa dwóch nowych przystanków na terenie aglomeracji łódzkiej.

Linia nr 131

Linia nr 131 została zbudowana jako magistrala towarowa i w niskim stopniu integruje się ze strukturami

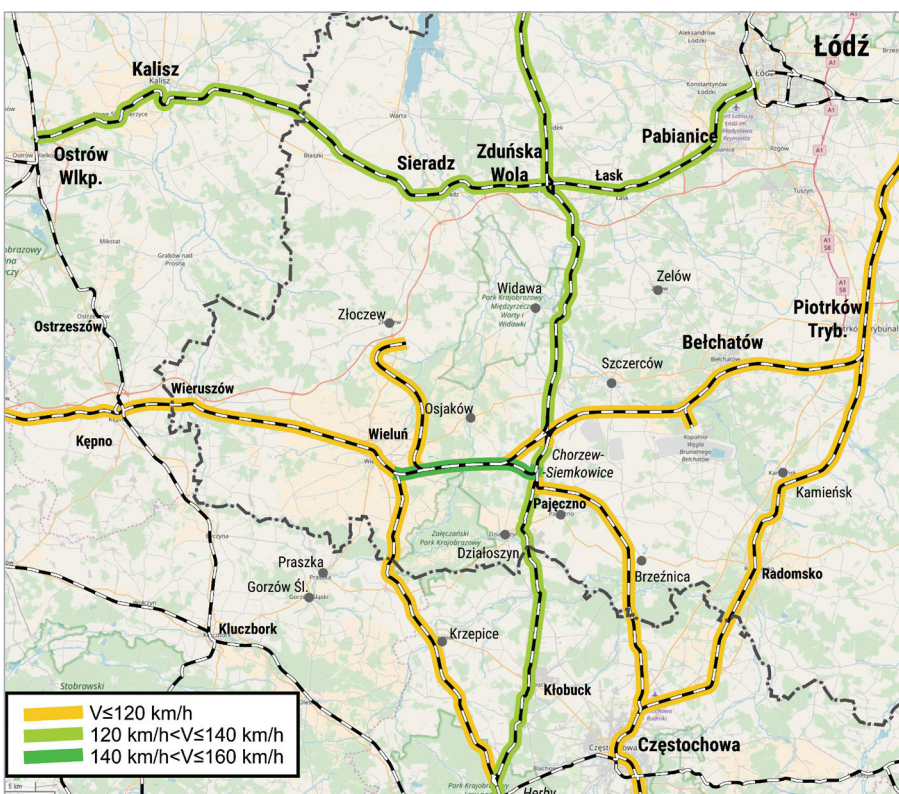
osadniczymi obsługiwanego regionu. Większość stacji zlokalizowano na uboczu miejscowości, niekiedy wręcz w oddaleniu od miejscowości, która miała być obsługiwana. Część lokalizacji stacji jest podyktowana raczej historycznie istniejącymi warunkami technicznymi niż obsługą pasażerów. Niektóre ze stacji mają niski potencjał, inne zaś wymagają jakiejś formy interwencji. Zaproponowano zmianę lokalizacji przystanku Kozuby na nową na terenie miejscowości Sędziejowice, likwidację jednego już zbędnego przystanku oraz gruntowną modernizację z dojazdami dla pozostałych przystanków.

Linia nr 146

Obecne punkty obsługi podróżnych na linii 146 tylko w niektórych przypadkach są odpowiednio zlokalizowane w stosunku do sieci osadniczej i drogowej. Część lokalizacji miała charakter techniczny, wynikały one z lokalizacji mijanek i stacji (niekiedy od lat nieistniejących – sic!). Sama linia była trasowana w oddaleniu od zwartych struktur zurbanizowanych. Zaproponowano likwidację dwóch przystanków i budowę w ich miejsce nowego przystanku oraz modernizację pozostałych.

Linia nr 181

Linia nr 181 była budowana przede wszystkim na potrzeby obsługi ruchu towarowego i jest stosunkowo młoda, co wpływa na relatywnie niski poziom integracji stacji z terenami zabudowanymi. Wskazane są pewne zmiany w zakresie sieci przystanków, co było przedmiotem analiz we wcześniejszych opracowa-



Rys. 6. Docelowe prędkości maksymalne pociągów osobowych [opracowanie T. Bużalek na podkładzie © autorzy OpenStreetMap]

niach [12]. Oprócz modernizacji istniejących przystanków, zaproponowano zmianę lokalizacji jednego przystanku oraz budowę nowego przystanku.

Linia projektowana Chorzew – Wieluń

Projektowana linia, łącząca linie 131 i 181, przebiega przez tereny o zróżnicowanym zagospodarowaniu. Na jej trasie znajdują się jednak punkty styczne z zabudową większych wsi bądź ciągami drogowymi, umożliwiającymi do nich dostęp. Wnioski dotyczące lokalizacji stacji i przystanków zawiera tablica 1.

5.5. Ludność objęta obszarem oddziaływania systemu kolejowego

Granice zakresu oddziaływania linii kolejowej są płynne i rozmyte, niemniej jednak można dostrzec pewne trendy. Z pewnością ten zakres może wykraczać poza zasięg dojścia pieszego, a czynnikiem rozszerzającym go będą rozwiązania w zakresie multimodalności. Dla obszaru peryferyjnego, a z takim mamy tu do czynienia można przyjąć, iż w dojazdach okazjonalnych zasięg dojazdów będzie wyznaczać strefa o promieniu 20 km. W uproszczeniu oznacza to objęcie zasięgiem obszaru trzech powiatów: pajęczańskiego, wieluńskiego i wieruszowskiego w całości. Należy jednakże zauważyć, że w zasięgu znajdują się także wielkopolskie Kępno wraz z bezpośrednio przylegającymi do niego gminami, a także wybrane gminy powiatów bełchatowskiego, łaskiego i sieradzkiego – położone blisko stacji na istniejącej linii nr 131. Ze względu na bardziej centralne położenie i lepszą dostępność, należy zakładać możliwość dojazdów w promieniu do 10 km. Ostatecznie w zasięgu oddziaływania znajdują się obszary zamieszkałe przez około 230 tys. mieszkańców (tabl. 2).

Tablica 1

Punkty obsługi podróżnych na linii projektowanej pomiędzy liniami nr 181 i 131

Nazwa	Charakterystyka	Propozycja postępowania
Wierzchlas	Lokalizacja w sąsiedztwie dużej, zwartej wsi gminnej, blisko zabudowy. Duży potencjał w zasięgu dojścia pieszego.	Budowa nowego przystanku
Drobnice	Lokalizacja w sąsiedztwie średniej wielkości wsi, na przecięciu z drogą powiatową zapewniającą dostęp do wsi Krzczów. Dodatkowy potencjał stanowi położenie na lewym brzegu Warty przy braku mostu drogowego.	Budowa nowego przystanku
Siemkowice	Lokalizacja przy drodze Siemkowice – Radoszewice – Osjaków. Zapewnia bezpośredni dostęp do wsi gminnej i dojazd z okolicznych miejscowości.	Budowa nowego przystanku

[Opracowanie własne]

Tablica 2

Liczba mieszkańców gmin znajdujących się w zasięgu oddziaływania proponowanego połączenia

Powiaty	Gminy	Liczba mieszkańców
wieruszowski	Bolesławiec	4 083
	Czastary	3 949
	Galewice	6 199
	Lututów	4 600
	Łubnice	4 121
	Sokolniki	4 999
	Wieruszów	14 304
wieluński	Biała	5 512
	Czarnożyły	4 535
	Konopnica	3 815
	Mokrsko	5 399
	Osjaków	4 768
	Ostrówek	4 533
	Pątnów	6 590
	Skomlin	3 354
	Wieluń	31 849
pajęczański	Wierzchlas	6 662
	Działoszyn	12 665
	Kiełczygłów	4 074
	Nowa Brzeźnica	4 609
	Pajęczno	11 696
	Rzęśnia	4 892
	Siemkowice	4 814
	Strzelce Wielkie	4 651
bełchatowski	Sulmierzyce	4 450
	Rusiec	5 139
sieradzki	Szczerców	8 164
	Burzenin	5 521
łaski	Baranów	7 948
	Sędziejowice	6 419
kępiński	Widawa	7 439
	Bralin	6 093
	Kępno	24 520
	Łęka Opatowska	5 301
Ogółem:		233 982

[Opracowanie własne na podstawie danych GUS]

6. Wnioski

Region obejmujący trzy powiaty: wieluński, pajęczański i wieruszowski obecnie charakteryzuje się bardzo słabym skomunikowaniem ze stolicą województwa

– Łodzią. Wynika to z historycznych uwarunkowań, związanych z przebiegiem granicy z okresu rozbiorów pomiędzy cesarstwami: rosyjskim i niemieckim po zachodniej stronie województwa łódzkiego. Inwestycje prowadzone po 1918 roku nie doprowadziły do uzyskania pełnej spójności transportowej tego obszaru. Istotnym mankamentem analizowanego układu transportowego jest brak połączenia kolejowego tej części województwa łódzkiego z jego stolicą Łodzią, a także oddaloną jedynie o 200 km stolicą kraju Warszawą. Paradoksem jest, że Wieluń, odległy tylko o 30 km od jednej z głównych linii transeuropejskiej sieci transportowej, nie ma z nią dogodnego połączenia i nie może korzystać z efektów sieci TEN-T.

W studium [11], opracowanym przez Instytut Kolejnictwa, proponuje się przez realizację inwestycji o stosunkowo niedużym budżecie, znaczącą poprawę sieci transportowej obsługującej analizowany region. Proponowany program inwestycyjny w znacznym stopniu wykorzystuje już zrealizowane bądź będące w trakcie realizacji oraz przygotowywane inwestycje. Nowymi, proponowanymi inwestycjami są:

- budowa linii kolejowej pomiędzy Wieluniem a stacją Chorzew Siemkowice o długości około 30 km,
- modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków o charakterze węzłów multimodalnych w celu zwiększenia oddziaływania linii kolejowych.

Istotą koncepcji przedstawionej w studium jest utworzenie węzła multimodalnego (rys. 7) na stacji

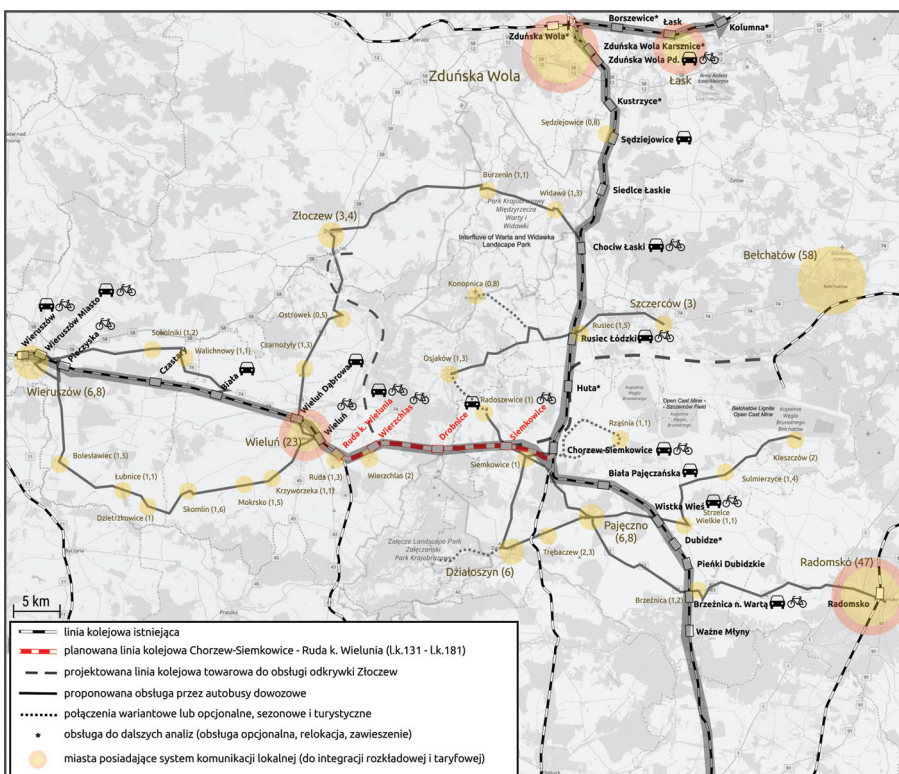
Chorzew Siemkowice na linii, do której pociągi regionalne pasażerskie dojeżdżałyby z Łodzi, Wieruszowa i Częstochowy w następujących relacjach:

- Łódź – Wieluń – Wieruszów,
- Łódź – Częstochowa,
- możliwe Wieruszów – Częstochowa.

W ten sposób stacja Chorzew Siemkowice byłaby obsługiwana pociągami z częstotliwością co najmniej godzinną w porach szczytowych, będąc atrakcyjną ofertą dla podróżnych. Ponadto stacja ta byłaby węzłem dla lokalnej komunikacji autobusowej dowozowej, zwłaszcza dla powiatu pajęczańskiego. Węzły przesiadkowe integrujące transport kolejowy z komunikacją autobusową powstałyby także przy pozostałych większych stacjach regionu. W studium przedstawiona jest koncepcja usytuowania i wyposażenia węzłów multimodalnych oraz sposobu ich obsługi przez różne środki transportu, w tym z dojazdami do stacji i przystanków własnymi samochodami. Przedstawione propozycje inwestycji oraz wnioski mogą zostać wykorzystane do przygotowania studiów wykonalności dla tych inwestycji.

Literatura

1. Bużalek T., Raczyński J.: *Kierunki rozwoju Łódzkiego Węzła Kolejowego w perspektywie długookresowej*, [w:] *Łódzki Węzeł Kolejowy – stan obecny*



Rys. 7. System obsługi multimodalnej w regionie, ważne lokalizacje parkingów P&R i B&R [opracowanie T. Bużalek na podkładzie © autorzy OpenStreetMap]

- i perspektywy rozwoju, Instytut Kolejnictwa, Warszawa, 2016.
2. Bużalek T., Raczyński J.: *Kierunki rozwoju Łódzkiego Węzła Kolejowego*, Technika Transportu Szynowego, 1–2/2017.
 3. Jerczyński M.: *Rys historyczny kształtowania się Łódzkiego Węzła Kolejowego* [w:] *Łódzki Węzeł Kolejowy – stan obecny i perspektywy rozwoju*, Instytut Kolejnictwa, Warszawa, 2016.
 4. Koncepcja obsługi taborowej połączeń kolejowych Województwa Łódzkiego do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. Instytut Kolejnictwa na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi, Grudzień 2014 r.
 5. Kotlarz G., Dąbrowski H., Wieczorek E.: *Magistrala węglowa*, Wydawnictwo „Europrinter”, Rybnik, 2008.
 6. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Minister Infrastruktury i Budownictwa, 2016.
 7. North Sea – Baltic Core Network Corridor Study. European Commission, Final Report, December 2014.
 8. Regionalny Program Transportowy Województwa Łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020. Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego. Łódź, czerwiec 2016.
 9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju trans-europejskiej sieci transportowej.
 10. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”.
 11. Studium – Analiza możliwości optymalizacji połączeń kolejowych pld.-zach. części woj. łódzkiego z Łodzią, Prace Instytutu Kolejnictwa 8397/34, Warszawa, 2018.
 12. Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu dla Województwa Łódzkiego wykonane przez Konsorcjum IDOM Inżynieria y Consultoria S.A. i IDOM Inżynieria Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, grudzień 2015.
 13. Wstępne studium wykonalności dla budowy linii Bełchatów – Wieluń z bocznicą do Złoczewa, Instytut Kolejnictwa na zlecenie PGE Bełchatów, 2014.