

Projekt CPK szansą rozwoju regionu łódzkiego



Zbigniew Szafrński

Przewodniczący Rady Nadzorczej

Centralny Port Komunikacyjny
Sp. z o.o.

Wiceprzewodniczący Komitetu
Kolei Dużych Prędkości SITK RP ds.
systemów zasilania trakcyjnego

Streszczenie: W ostatnich miesiącach skrót CPK był chyba najczęściej używanym akronimem w przestrzeni publicznej. Debaty, a często wręcz bardzo emocjonalne spory, koncentrowały się wokół zagadnienia, czy centralny port lotniczy oraz powiązany z nim układ linii kolejowych jest w ogóle potrzebny, czy jest – albo nie – przewymiarowany itp. Mniej natomiast emocji budziły kwestie oddziaływania tak dużego przedsięwzięcia inwestycyjnego na rozwój ekonomiczny i społeczny regionów, które będą w zasięgu oddziaływania CPK. Województwo łódzkie, po zrealizowaniu inwestycji infrastrukturalnych prowadzonych aktualnie przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak również przygotowywanych przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., może być jednym z największych beneficjentów tego epokowego przedsięwzięcia.

Słowa kluczowe: CPK; Region Łódzki

W centrum, ale na uboczu

Pierwsza linia kolejowa na terenie Królestwa Polskiego, budowana w latach 1845–1848 Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, omięła Łódź – intensywnie wtedy rozwijający się ośrodek przemysłu włókienniczego – od wschodu. Transport towarów traktem piotrkowskim do odległych ok. 30 km Rokicin był uciążliwy i czasochłonny. Dlatego z inicjatywy grupy fabrykantów łódzkich zbudowana została odnoga od Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z nowo utworzonej stacji Koluszki do „ślepej” stacji w centrum Łodzi, nazwanej Łódź Fabryczna – tzw. Kolej Fabryczno-Łódzka, otwarta w 1866 roku. Nazwa łódzkiej stacji w pełni odzwierciedlała jej przeznaczenie, którym była przede wszystkim obsługa zakładów przemysłowych. Przewóz osób był produktem ubocznym, stąd początkowa mała liczba połączeń i skargi podróżnych na warunki panujące na dworcach i w wagonach.

Obie linie zostały wyposażone w tor o prześwicie tzw. normalnym 1435 mm, ponieważ Kolej Warszawsko-Wiedeńska z założenia miała umożliwić wywóz towarów na południe królestwa, gdzie było połączenie z budowanymi kolejami pruskimi i austro-węgierskimi o takim samym prześwicie toru.

Kilkanaście lat później, w latach 80. XIX wieku, podjęto w Królestwie Polskim budowę kolejnej linii magistralnej nazwanej Koleją lwangorodzko(Dęblińsko)-Dąbrowską, tym razem o prześwicie toru 1524 mm, zgodnie z regulacjami obowiązującymi wtedy w Rosji carskiej. Odnoga tej linii dotarła w roku 1885 do Słotwin koło Koluszek, a po doprowadzeniu stosownej łącznicy w Koluszkach spotkały się linie trzech towarzystw kolejowych, które użytkowały wspólny dworzec.

Fabrykanci łódzcy dostrzegli, oczywiście,

oszczędności kosztów transportu, jakie może dać wysyłka towarów do Rosji carskiej po torze szerokim, bez konieczności przeładunku na styku torów o różnych rozstawach szyn, i jeszcze w trakcie budowy Kolei Dęblińsko-Dąbrowskiej podjęli budowę linii, która by doprowadziła tor szeroki na teren Łodzi. Kolej Obwodowa, bo tak ją nazwano, oddana do ruchu w roku 1903, od Słotwin przechodziła górą nad torami Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i za obecną miejscowością Żakowice zbliżała się do toru Kolei Fabryczno-Łódzkiej, biegnąc równoległe do niego do stacji Łódź Widzew. Dalej Kolej Obwodowa biegła po obrzeżach miasta, przez Chojny, Karolew, do stacji Łódź Kaliska, gdzie połączyła się z budowaną szerokotorową Koleją Warszawsko-Kaliską. Zadaniem Kolei Obwodowej nie było jednak, jak by się mogło wydawać, przeprowadzenie ruchu tranzytowego przez obszar Łodzi, ale przede wszystkim obsługa bocznic opłatających gęsto tereny łódzkich zakładów przemysłowych.

Kolej Obwodową na odcinku od Łodzi Widzewa do Łodzi Kaliskiej wyposażono w tory o dwóch prześwitach: od strony centrum miasta był zlokalizowany tor normalny 1435 mm, natomiast po zewnętrznej stronie Kolei Obwodowej tor szeroki 1524 mm, co miało zapewnić uniwersalność ekspedycji ładunków bez konieczności przeładunku. To dlatego właśnie dworzec Łódź Chojny, jak również dziś nieużywany dworzec Łódź Karolew, były zlokalizowane pomiędzy grupami torów, co zastanawia niektórych łódzian.

Interesy łódzkich przemysłowców, ukierunkowane na obsługę ruchu towarowego, zdecydowały zatem o kształcie linii tworzących Łódzki Węzeł Kolejowy (ŁWK), przedstawiony na rys. 1.

Pierwszym efektem odzyskania przez Pol-

skę niepodległości w roku 1918 widocznym na ŁWK było sukcesywne ujednoczenie rozstawu szyn wszystkich linii kolejowych do 1435 mm. Władze miasta, jak i decydenci kolejowi zdawali sobie sprawę z niefunkcjonalności układu linii ŁWK, jaki pozostał po zaborze rosyjskim. Znany jest m.in. plan inż. Edwarda Szenfelda z roku 1919, zakładający nie tylko budowę pełnej linii obwodowej wokół Łodzi, ale przewidujący też nowe – krótsze trasy z Łodzi do Skierniewic, Piotrkowa Trybunalskiego czy Poznania. Co charakterystyczne: pozostawiono czołowy układ stacji Łódź Fabryczna. W pierwszych latach funkcjonowania Kolei Fabryczno-Łódzkiej przewidywano co prawda, przedłużenie linii na zachód (mielibyśmy coś podobnego do berlińskiego S-Bahnu), ale szybki rozwój zabudowy miasta plany te unieemożliwił.

Młode państwo polskie nie miało jednak pieniędzy na realizację tych świetnych pomysłów. Priorytetem było usprawnienie wywozu węgla z Górnego Śląska, który był polskim towarem eksportowym. Na ŁWK wybudowano połączenia Zgierz – Kutno (uk. 1925) oraz Łódź Widzew – Zgierz (uk. 1931), aby zmierzające z południa Polski pociągi z węglem miały krótszą trasę i nie musiały przejeżdżać przez obszar miasta.

Ostatnim elementem rozbudowy ŁWK był odcinek linii Łódź Chojny – posterunek odgałęźny Bedoń wraz ze stacją rozrządową Łódź Olechów. Inwestycję tę rozpoczęli Niemcy w roku 1943, w ramach tzw. „Planu Otto”, a dookończyli już po wojnie Polacy. W roku 1978 oddano do ruchu obwodnicę stacji Łódź Olechów z łącznicą do Łodzi Widzewa, natomiast od Bedonia do Gałkówek dobudowano odrębną parę torów dla ruchu towarowego, która weszła w skład obecnej linii nr 25.

W ten sposób ukształtował się przebieg li-

nii tworzących ŁWK, który nie tylko przetrwał ponad 70 lat – on trwa do dziś!

Władze miasta Łodzi i kolejarze zdawali sobie sprawę z dysfunkcyjnego układu linii ŁWK, łódzkie pracownice architektoniczne zaczęły pracować nad planami przebudowy, jednak w roku 1958 został wbity przysłowio- wy gwóźdź do trumny: Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Łodzi w ramach zmian organizacyjnych PKP została zlikwidowana. Łódzki Węzeł Kolejowy podporządkowano Centralnej DOKP w Warszawie, a ta miała dostatecznie dużo własnych problemów z węzłem stołecznym, aby jeszcze podejmować przebudowę ŁWK.

Wzrost zapotrzebowania na przewozy pa-

szerskie w szybko odbudowującym się po wojnie państwie polskim pokazał, jak dużą przeszkodą do sprawnego prowadzenia ruchu pociągów jest układ linii ŁWK. Pociągi dalekobieżne relacji północ (Trójmiasto, Toruń, Bydgoszcz, Poznań) – południe (Katowice, Kraków) objeżdżały Łódź po kolei obwodowej, zataczając kąt 270° i tracąc dużo czasu na przejazd przez węzeł łódzki. Żadne pociągi tranzytowe w tej relacji nie mogły zajeżdżać na centralnie położony dworzec Fabryczny, który faktycznie obsługiwał tylko regionalne połączenia do Warszawy.

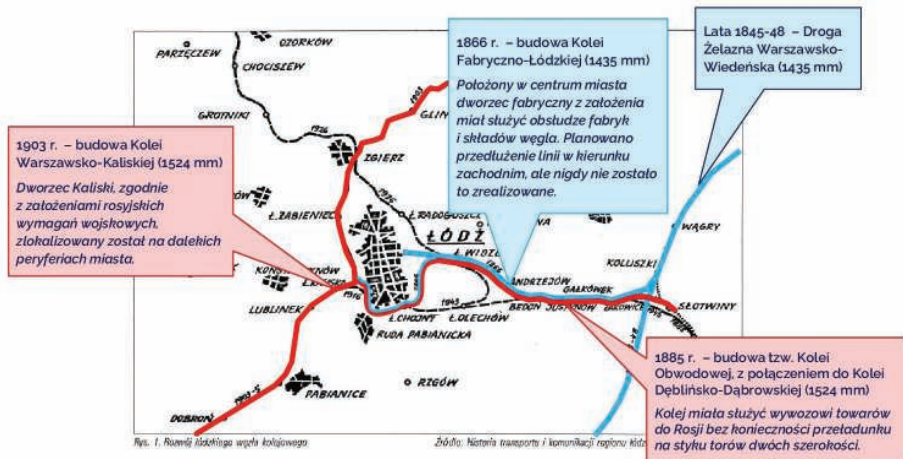
Jeszcze gorzej wyglądał przejazd pociągów relacji wschód – zachód np. z Warszawy do Wrocławia. Nie tylko musiały one

objeżdżać Łódź przez kolej obwodową, problemem była również zmiana kierunku jazdy na dworcu Kaliskim. Z uwagi na lokalizację budynku dworca pomiędzy dwiema grupami torów: wschodniej – z kierunku Łodzi Chojny, i zachodniej – z kierunku Pabianic, prosta wymiana lokomotywy i przypięcie jej na drugim końcu pociągu nie było możliwe. Skład pociągu przybyłego z kierunku Warszawy trzeba było wyciągnąć w północną grupę torów st. Łódź Kaliska, a następnie wepchnąć wagony w perony na zachodniej stronie stacji i przypiąć lokomotywę, co oznaczało co najmniej 25-minutowe manewry. Problem ten do- raźnie rozwiązano w drugiej połowie lat 80., budując z południowej głowicy rozjazdów st. Łódź Karolew (później Łódź Kaliska Towarowa) tor nr 81 umożliwiający wjazd od razu na zachodnią stronę stacji Łódź Kaliska, ale i tak strata czasu na zmianę kierunku jazdy pociągu była nieunikniona.

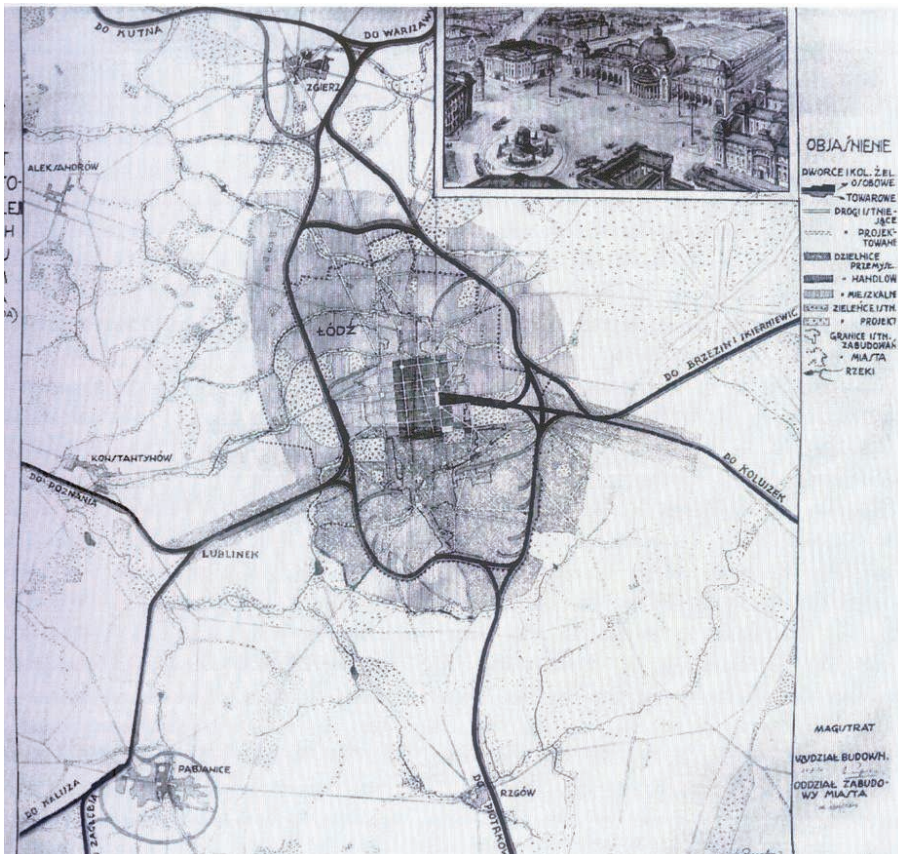
Alternatywą było zatrzymanie pociągu tranzytowego na stacji Łódź Chojny z pominięciem dworca Łódź Kaliska. To już był jednak trzeci łódzki dworzec obsługujący ruch dalekobieżny. Mieszkaniec Łodzi udający się w podróż musiał najpierw ustalić, z którego dworca odjeżdża jego pociąg, a w dobie braku wyszukiwarek internetowych nie było to łatwe. Codziennym problemem było po prostu dotrzeć do informacji kolejowej.

Przeładki w Łodzi oznaczały nierzadko konieczność przejazdu tramwajem lub taksówką na inny dworzec, co praktycznie eliminowało Łódź z funkcji węzła przesiadkowego. W ruchu regionalnym pociągi kursowały po dwóch oddzielnych od siebie sieciach połączeń – wschodniej: kierunku Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki i Piotrków Trybunalski, oraz zachodniej: kierunku Kutno, Łowicz i Sieradz. Część zachodnia nie obsługiwała ponadto obszaru centrum miasta, a jest to istotny mankament, ponieważ dwa największe (poza Łodzią) miasta regionu – Zgierz i Pabianice – leżą właśnie na osi zachodniej. Z tego powodu kolej nie miała w regionie łódzkim istotnego znaczenia w ruchu regionalnym, dowoziła jedynie pracowników do łódzkich zakładów – przede wszystkim przemysłu włókienniczego, dopóki ten w dobie reform gospodarczych nie upadł. W wyniku intensywnego rozwoju motoryzacji znaczenie kolei w łódzkim ruchu regionalnym zostało całkowicie zmarginalizowane.

Wydłużenie czasu jazdy przez pociągi pokonujące węzeł łódzki dawało konstruktorom rozkładu jazdy prostą dyrektywę: najlepiej ŁWK ominąć. Łodzianie udający się w dalszą podróż, szczególnie zagraniczną, musieli najpierw dojechać do Kozłówek lub Kutna, żeby przesiąść się do docelowego pociągu. Dziennik Łódzki w jednym z numerów z tamtych lat pisał złośliwie, że: Łódź to miasto, które



1. Układ linii Łódzkiego Węzła Kolejowego na początku XX wieku



2. Projekt inżyniera Edwarda Szenfelda z 1919 r.

Źródło: Ch. Jensen, M. Jerczyński, Kolej przez Łódź, Wyd. Książy Młyn, Łódź 2017

ma wodę w Pilicy, dworzec w Koluszkach, a lotnisko w Warszawie. Zresztą rola Koluszek jako stacji przesiadkowej dla Łodzi w drugiej połowie lat 80. zmalała, jako że większość pociągów dalekobieżnych i międzynarodowych zmierzających z Warszawy do Katowic i Krakowa została przetrasowana na Centralną Magistralę Kolejową. Teraz łodzianie musieli dojechać najpierw do Warszawy...

Szansa na zmianę status quo

Interpretując dość przewrotnie historię można napisać, że pierwszą linię dużej prędkości zbudowano w Polsce. Kiedy w roku 1977 oddawaliśmy do ruchu Centralną Magistralę Kolejową, Francuzi mieli dopiero decyzję rządu o budowie linii Paryż – Lyon, a Włosi nie osiągnęli jeszcze półmetka *Direttissimi*. Tylko że... Włosi pojechali 200 km/h, Francuzi w 1981 roku 260 km/h, tymczasem prędkość naszych pociągów na CKM była mocno konwencjonalna. Kraj, który znalazł się na wschód od żelaznej kurtyny, nie dysponował niezbędną technologią budowy taboru. Ale trzeba przyznać, że ambicji ówczesnym polskim kolejarzom nie brakowało.

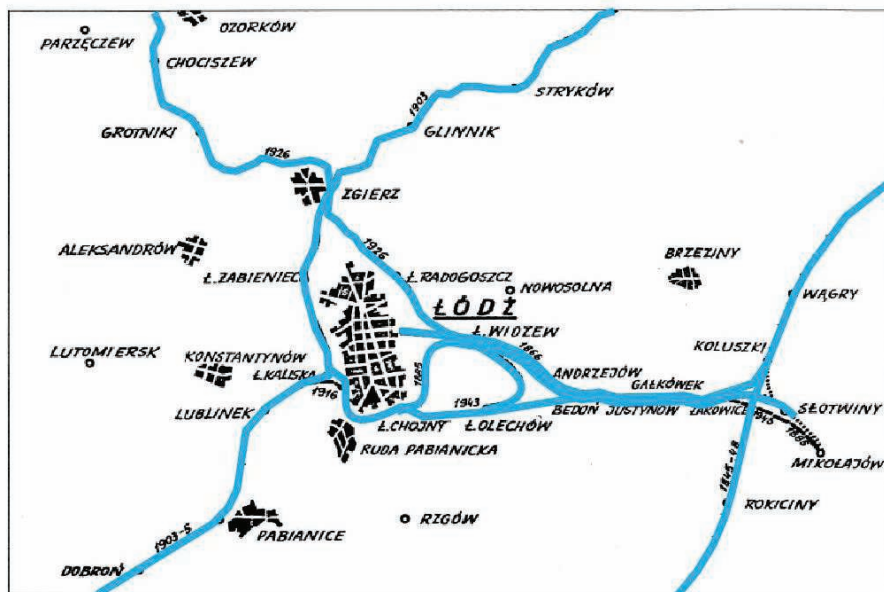
Centralna Magistrala Kolejowa, dziś kręgosłup szybkich połączeń w relacji północ – południe, była w zamierzeniach tylko pierwszym etapem zaplanowanych inwestycji. Przedłużenia jej na północ przez Płock – Brodnicę w kierunku Tczewa jednak nie zrealizowano, a z planowanego odgałęzienia z Idzikowic do Wrocławia wybudowano tylko odcinek Piotrków Trybunalski – Zarzecze, który obsługiwał kopalnię i elektrownię w Bełchatowie.

Dyrekcja Generalna PKP natomiast w strategii z roku 1993 przewidywała budowę wielkiej magistrali KDP z Berlina przez Warszawę do Moskwy, równoległe do obecnej linii E-20, początkowo z pominięciem Łodzi (!), później przebieg ten skorygowano.

Autor, analizując powyższe plany, zestawione na jednym rysunku (por. rys. 5), doszedł do wniosku, że planowane przebiegi nowej linii KDP i E-28 należy połączyć, ustalając punkt rozwidlenia możliwie daleko na zachód, tak aby wspólny odcinek obu linii był jak najdłuższy. Tak powstała koncepcja linii KDP, która z uwagi na kształt przebiegu uzyskała później nazwę „Y”. Koncepcja linii „Y” została zaprezentowana na konferencji zorganizowanej przez Oddział SITK w Łodzi w 2002 r., a omówiona w artykule opublikowanym w czasopiśmie „Technika Transportu Szynowego” w numerze 10/2003.

Warto zaznaczyć, że nawet prezentując tę logiczną koncepcję autor nie odważył się przeprowadzić linii przez centrum miasta, lokując Łódź na bocznym odgałęzieniu linii KDP.

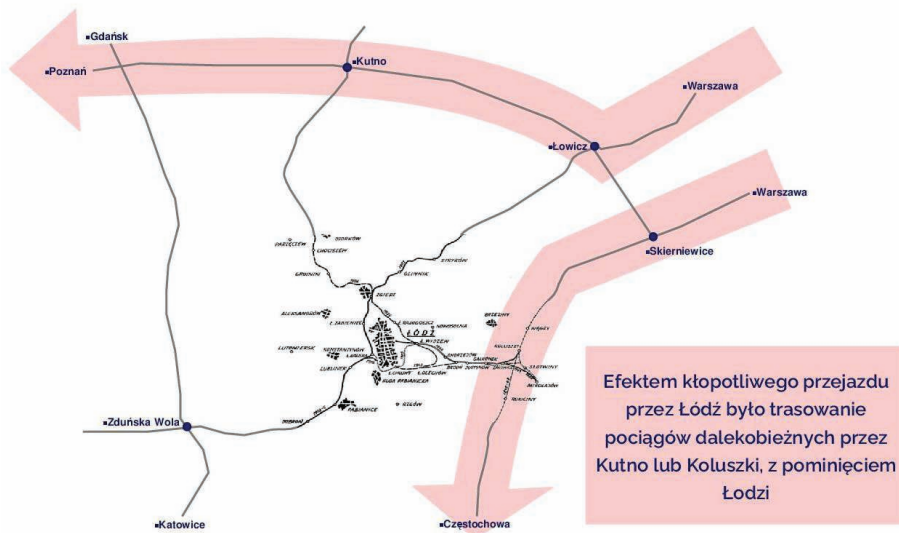
Ogłoszenie projektu linii „Y” nie odbiło się jakimś szczególnym echem. Trzeba było jesz-



Rys. 1. Rozwój łódzkiego węzła kolejowego

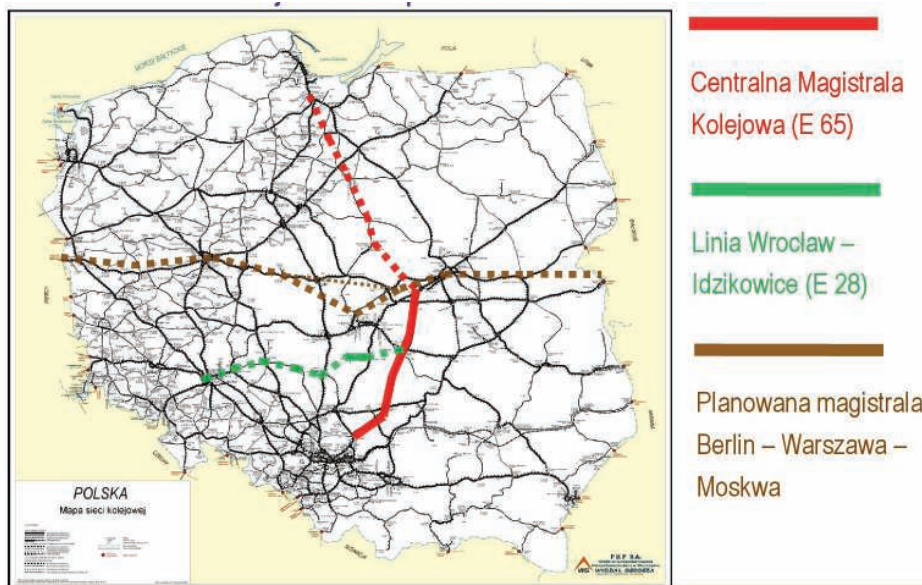
Źródło: Historia transportu i komunikacji regionu łódzkiego, SITK, Łódź 1974

3. Finalny układ linii Łódzkiego Węzła Kolejowego



Efektom kłopotliwego przejazdu przez Łódź było trasowanie pociągów dalekobieżnych przez Kutno lub Koluszki, z pominięciem Łodzi

4. Rezultat dysfunkcyjnego układu Łódzkiego Węzła Kolejowego



5. Projektowane i planowane linie KDP

cze kilku lat, aby temat KDP zaczął nabierać realnych kształtów.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku dało asumpt do podjęcia prac nad planami rozwojowymi kraju. Autor, pełniący wówczas funkcję członka Zarządu PKP S.A., brał udział w dyskusjach nad Narodowym Planem Rozwoju. Podczas jednego ze spotkań w Ministerstwie Infrastruktury w maju 2005 roku autor przedstawił ówczesnemu ministrowi infrastruktury Krzysztofowi Opawskiemu oraz podsekretarzowi stanu Markowi Chałasowi koncepcję budowy linii KDP w formie „Y”. Obaj panowie podjęli temat i zdecydowali, że spółka PKP PLK ma zlecić Centrum Naukowo-Technicznemu Kolejnictwa (obecnie Instytut Kolejnictwa) opracowanie wstępnego studium wykonalności dla linii Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa. CNTK sprawnie wykonało swoją pracę, analizując 7 różnych wariantów przebiegu linii i wskazując dwa jako preferowane (por. rys. 7). Warto zauważyć, że w opracowaniu CNTK miasto Łódź dalej pozostaje na uboczu głównej linii KDP.

Poparcie Ministerstwa Infrastruktury dla projektu KDP było motywacją do jego szerokiej promocji. Organizowano spotkania z samorządami zainteresowanych miast, a podczas konferencji *EurailSpeed 2005* w Mediolanie zaprezentowano projekt publiczności międzynarodowej. W Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007–2013 zostały zarezerwowane środki z funduszy Unii Europejskiej na prace przygotowawcze do budowy KDP.

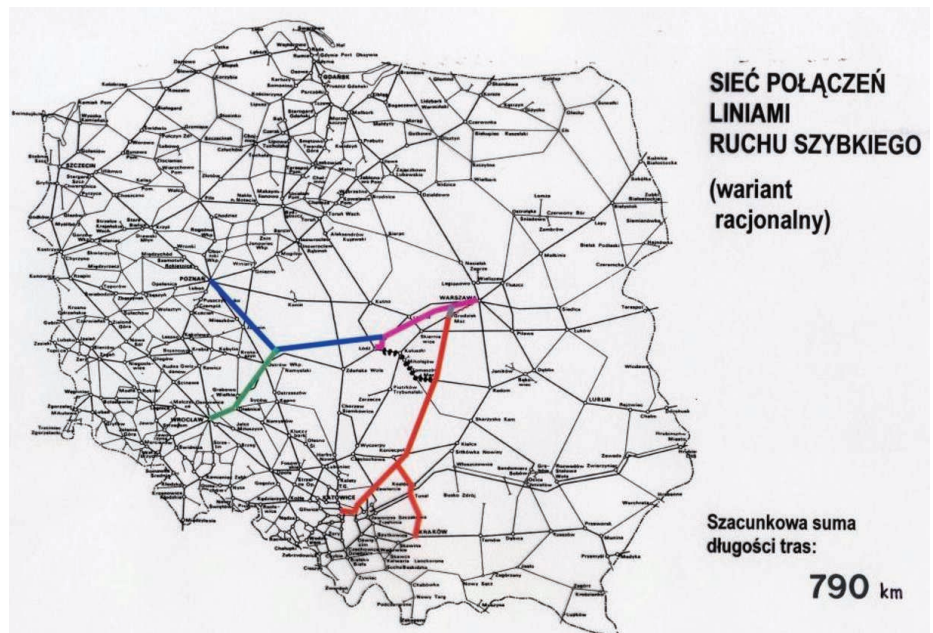
Zmiana opcji politycznej na jesieni 2005 roku spowodowała, że sprawa „Y” na pewien czas przycichła. Ale w regionach nie był to czas stracony. Szczególnie aktywne było środowisko łódzkie, zelektryzowane opracowaniem CNTK. Łódź, tak boleśnie wykluczona komunikacyjnie w czasach PRL-u, znowu miała zostać na uboczu.

Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi wraz z łódzkim oddziałem SITK wykonywali kolejne analizy możliwości takiego poprowadzenia linii KDP, aby obsłużyła ona stację zlokalizowaną na terenie miasta. Łódź nie mogła sobie pozwolić na powtórkę z historii.

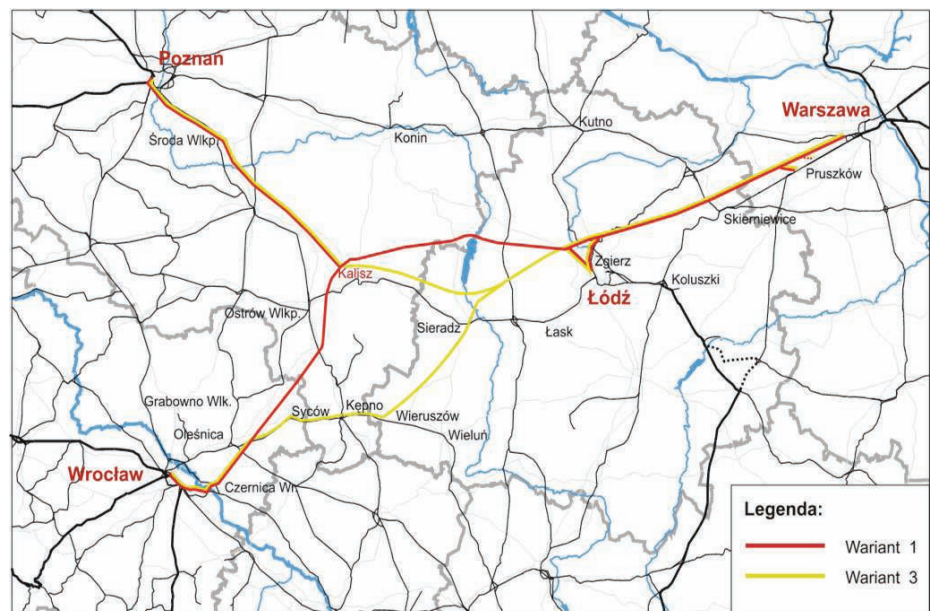
Przygotowania i rozpoczęcie przebudowy

Wynik wyborów parlamentarnych w roku 2007 diametralnie zmienił szanse na budowę KDP w Polsce. Nowo powołany minister infrastruktury Cezary Grabarczyk był wielkim zwolennikiem kolei dużych prędkości – systemu, który mógł zupełnie odmienić zarówno ekonomiczne podstawy funkcjonowania przewozów pasażerskich, jak i społeczny wizerunek transportu kolejowego.

Po kierunkowej decyzji ministra w grudniu 2007 roku o opracowaniu rządowej strategii



6. Koncepcja linii „Y” – rysunek oryginalny autora z roku 2002 r.



7. Preferowane warianty przebiegu linii KDP według opracowania CNTK

budowy kolei dużych prędkości kolejne działania, przy współpracy PKP PLK S.A. i PKP S.A. potoczyły się szybko. Ich rezultatem był przygotowany, z udziałem firmy PriceWaterhouseCoopers (obecnie PwC), dokument pn. „Program budowy i uruchomienia przewozów KDP w Polsce”. Został on przyjęty przez kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury w dniu 1 sierpnia 2008 roku, a zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 roku. Dla projektu KDP zapaliło się zielone światło, a formalne podstawy do rozpoczęcia prac przygotowawczych i projektowych zostały stworzone.

Pozostał jednak problem przejścia przez Łódź. Na początku 2009 r. minister Grabarczyk powołał autora na stanowisko Prezesa Zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W tym czasie „na biegu” był projekt pn. „Modernizacja połączenia Warszawa – Łódź”. Etap I,

wykonany w latach 2006–2008, obejmował modernizację odcinka Skierniewice – Koluśki – Łódź Widzew. Do realizacji w etapie II, do którego właśnie miała być przygotowywana dokumentacja, pozostały odcinki Warszawa – Skierniewice i Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Obaj panowie mieli świadomość, że jeśli linia dużej prędkości ma przejść przez obszar miasta Łodzi, to właśnie nadarza się zapewne jedyna okazja. W ramach projektu modernizacji linii kolejowej należało odcinek od Widzewa do Fabrycznej wraz ze stacją Łódź Fabryczna zagłębić pod ziemię tak, aby w przyszłości stworzyć możliwość przejścia tunelem na zachód pod centrum miasta.

Do tej idei udało się przekonać Komisję Europejską, używając m.in. argumentów opisanych w rozdziale *W centrum, ale na uboczu*, jak również przy współpracy Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Rozwoju Re-



8. Kolejka do kas biletowych na dworcu Łódź Fabryczna w dniu 15.10.2011 r. Fot. autora

gionalnego wygospodarować środki na modernizację odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna, który to projekt stał się znacznie droższy. Jednakże kiedy Zarząd PKP PLK podpisywał 16 września 2010 roku umowę z firmą IDOM *Ingenieria y Systemas* na wykonanie właściwego studium wykonalności dla linii KDP, przejście jej trasy przez dworzec Łódź Fabryczna nie budziło już żadnych wątpliwości.

15 października 2011 roku był ostatnim dniem pracy stacji Łódź Fabryczna w dotychczasowym układzie. Na dworzec przybyły tłumy Łoździan pragnących odbyć ostatni przejazd pociągiem *Przewozów Regionalnych* do Łodzi Widzewa i stamtąd z powrotem ostatnim pociągiem *PKP Intercity* w Warszawy Wschodniej do Łodzi Fabrycznej. W holu kasowym ustawily się długie kolejki – wychodzące aż na peron – podróżnych, którzy chcieli nabyć bilet z datą ostatniego dnia pracy dworca, mimo że obaj przewoźnicy zezwolili na ten ostatni przejazd bez biletów. Zainteresowanie było tak duże, że *Przewozy Regionalne* musiały obsłużyć ostatni pociąg do Kuluszek dwoma zespołami trakcyjnymi, a PKP PLK przyjęła operatywnie oba pociągi w stacji Łódź Widzew na tory przy peronie 2. Rachityczna kładka łącząca perony 1. i 2. mogłaby nie wytrzymać tak dużej liczby przesiadających się podróżnych...

Konsorcjum pod wodzą firmy *Torpol S.A.* z Poznania bardzo sprawnie rozpoczęło roboty, co wkrótce pozytywnie miało wpłynąć na losy inwestycji. Kiedy kolejny minister infrastruktury Sławomir Nowak ogłosił, że kolej dużej prędkości nie będzie budowana, podważano też zasadność budowy podziemnego dworca. Na szczęście udało się zapobiec zatrzymaniu tej kluczowej dla Łodzi inwestycji.

Podziemny dworzec Łódź Fabryczna otwarto 11 grudnia 2016 roku. Od początku budził kontrowersje. Jedni podziwiali jego przestrzenie twierdząc, że wreszcie zbudowano coś z myślą o perspektywicznym rozwoju. Inni twierdzili, że świecący pustkami dworzec to przerost formy nad treścią. Nie można jed-

nak zaprzeczyć, że zbudowany został przyczółek do przeprowadzenia linii KDP przez Łódź, a od Łodzi Niciarnianej mamy nawet dedykowaną tej linii parę torów.

W komunikacji miasta Łodzi i regionu w międzyczasie też wiele się działo. Z inicjatywy marszałka województwa Witolda Stępnia utworzono w 2010 roku własnego samorządowego przewoźnika kolejowego – Łódzką Kolej Aglomeracyjną. Spółka w pierwszym etapie działania podjęła zadania przygotowawcze: przetargi na zakup taboru oraz na budowę zaplecza technicznego do jego obsługi. Równolegle prowadzono inwestycje modernizacyjne infrastruktury kolejowej, przy czym nie tylko finansowane środkami w dyspozycji PKP PLK, ale również z funduszy unijnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego województwa łódzkiego (linie Łowicz Przedmieście – Zgierz oraz Łódź Widzew – Zgierz). Zadbano przy tym o zmianę lokalizacji lub budowę nowych przystanków tak, aby lepiej dostosować obsługę komunikacyjną do potrzeb społeczeństwa.

Kiedy w 2014 roku Łódzka Kolej Aglomeracyjna rozpoczęła działalność operacyjną, szybko okazało się, że dobra oferta rozkładu jazdy i komfortowy, nowoczesny tabor zachęcają do korzystania z kolei, a podróżni wracają do pociągów nawet na trasach, które – po zaniku przewozów we wcześniejszych latach – kwalifikowały się do zamknięcia np. Łódź – Łowicz.

Na terenie miasta zaczęły funkcjonować przewozy, które nigdy wcześniej w Łodzi nie miały miejsca: podróżni przemieszczający się pomiędzy przystankami wewnątrz obszaru miejskiego, korzystający z pociągu na równi z innymi środkami komunikacji miejskiej. Sprzyja temu zarówno pełna integracja taryfowa, jak i sukcesywna budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W sierpniu 2019 roku rozpoczęła się kolejna inwestycja, która przyniesie skok jakościowy w obsłudze kolejowej Łodzi i regionu łódz-

kiego: budowa na zlecenie spółki PKP PLK tzw. tunelu konwencjonalnego, a właściwie kompletu pięciu tuneli – jednego dwutorowego i czterech jednotorowych, które umożliwią bezpośredni przejazd w relacjach Łódź Kaliska – Łódź Fabryczna i Łódź Żabieniec – Łódź Fabryczna. Dzięki temu dworzec Łódź Fabryczna stanie się centralnym punktem sieci kolejowej regionu łódzkiego, a pociągi dalekobieżne będą mogły przejeżdżać przez Łódź Fabryczną bez konieczności objazdów bądź zmiany kierunku jazdy. Skrócenie tras pod śródmieściem oraz budowa nowych przystanków w tunelu spowoduje, że Łódzka Kolej Aglomeracyjna będzie zapewniać efektywną obsługę przewozów miejskich i podmiejskich, podobnie jak np. RER w Paryżu.

Budowa tych tuneli od początku napotyka wiele problemów. Wydaje się, że złożonej materii inwestycji, w tym m.in. stanu zabudowy nad trasą tuneli, nie doszacował ani inwestor, ani wykonawca, tym bardziej że jest to pierwsze drażnienie tuneli kolejowych o takiej długości i przy obecnie obowiązujących wymaganiach technicznych i bezpieczeństwa. Jednakże zakończenie robót przyniesie radykalne usprawnienie funkcjonowania Łódzkiego Węzła Kolejowego i obsługi pasażerskiej miasta i regionu, warto zatem poczekać.

Na horyzoncie Projekt CPK

Zaniechana w 2011 roku przez ministra Nowaka budowa linii dużej prędkości wróciła „na wokandę” w roku 2017, choć w nieco odmienionej postaci. Uchwalona przez Radę Ministrów w dniu 7 listopada 2017 roku *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* zawiera oprócz planów budowy centralnego lotniska również tzw. komponent kolejowy, a w nim „szprychę” nr 9 stanowiącą właśnie projektowaną wcześniej linię dużej prędkości „Y” z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania.

Przebieg tej linii przyjęto tym razem zbliżony do wariantu 3. z opracowania CNTK z 2005 roku, tj. z rozwidleniem w Sieradzu. Decyzja ta do dziś jest kwestionowana przez niektórych ekspertów, niemniej jednak zaawansowanie prac projektowych oraz uzyskanie już decyzje administracyjne wskazują, że jej cofnięcie skazywałoby cały projekt na zbyt duże ryzyko. Obsługa komunikacyjna Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego będzie zatem musiała być oparta częściowo na wykorzystaniu linii konwencjonalnych, natomiast swoją szansę zyskają m.in. Wieruszów i Kępno.

Co więcej, realizacja projektu KDP już się faktycznie rozpoczęła. Spółka CPK odkupiła od PKP PLK dokumentację przedprojektową tunelu dedykowanego KDP pod centrum Łodzi, co pozwoliło przyspieszyć prace projektowe i

przygotowawcze. Budowa komór startowej i wyjściowej dla maszyny TBM do drążenia tunelu jest w fazie końcowej, a otwarte w dniu 20 grudnia 2024 roku oferty na budowę tunelu KDP są analizowane przez ekspertów CPK.

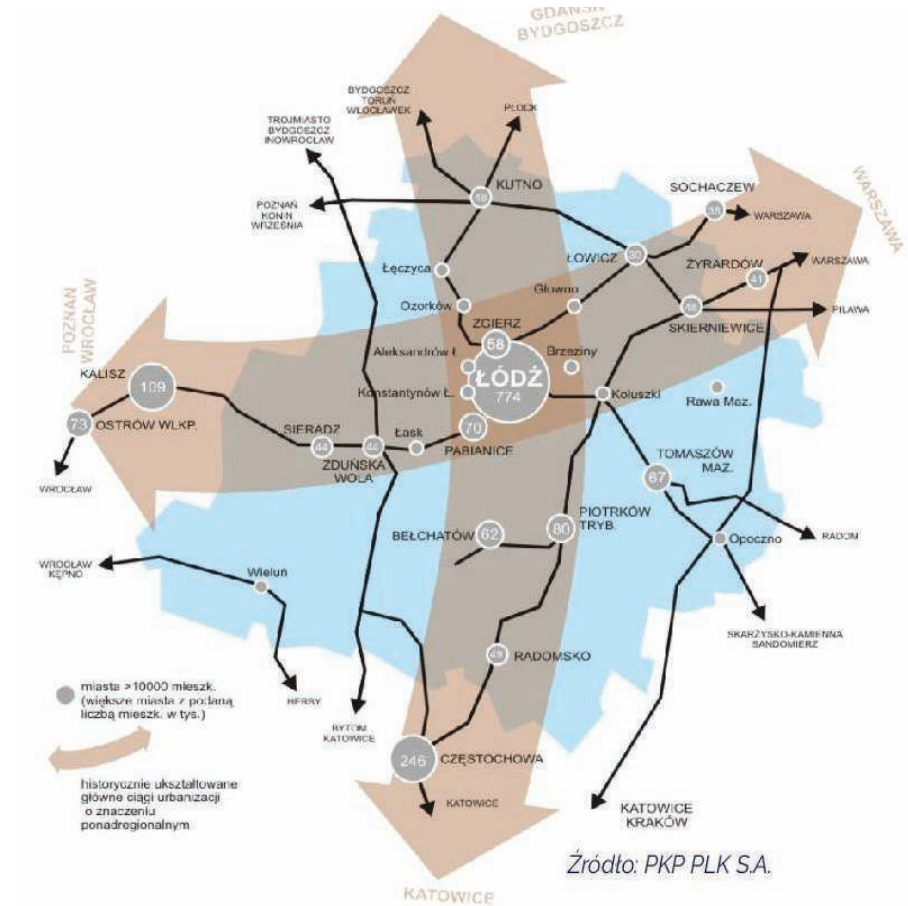
Przeprowadzenie przez dworzec Łódź Fabryczna linii KDP wiodącej duże potoki podróżnych w często kursujących pociągach, w powiązaniu z rozwijającymi się przewozami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej spowoduje skokowy wzrost znaczenia Łódzkiego Węzła Kolejowego na sieci kolejowej Polski. Dworzec Fabryczny stanie się ważnym hubem przesiadkowym zarówno w ruchu dalekobieżnym, jak i w obsłudze komunikacyjnej regionu. Prowadzone analizy wskazują, że przepustowość budowanego obecnie przez PKP PLK tunelu dla kolei konwencjonalnej będzie w pełni wykorzystana. Skracanie czasów jazdy pociągów na zmodernizowanych liniach konwencjonalnych w powiązaniu z zaferowaniem podróżnym przejazdu w komfortowych warunkach nowym lub zmodernizowanym taborem wywołało wzrost liczby podróżnych PKP Intercity rządu 10% rok do roku, co stanowi dobry prognostyk dalszego wzrostu przewozów po uruchomieniu linii KDP. Łódź zlokalizowana w centrum kraju znajdzie się faktycznie w centrum sieci kolejowej Polski.

Prowadzone analizy spodziewanych wzrostów przewozów wskazują, że budowa linii KDP wywoła potrzebę modernizacji komplementarnych połączeń na sieci konwencjonalnej. Usprawnienie wyjścia na północ z ŁWK przez Zgierz do Kutna wymaga rozbudowy obecnej jednotorowej linii do dwóch torów z podniesieniem prędkości do 160 km/h. Na potrzeby szybkich połączeń pociągami dalekobieżnymi niezbędny jest sprawny łącznik pomiędzy liniami KDP i CMK, czyli zmodernizowana do 200 km/h trasa Łódź Widzew – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno Południe. Oba te projekty są obecnie analizowane przez PKP PLK.

Nie tylko sprawna komunikacja

Bardzo dobra obsługa komunikacyjna regionu łódzkiego, będąca rezultatem inwestycji PKP PLK i CPK, nie wyczerpuje wszystkich szans na rozwój, jakie stwarzają te inwestycje infrastrukturalne. Do obsługi przewozów i utrzymania majątku kolei potrzebne będą specjalistyczne kadry, a Łódź jest ważnym ośrodkiem akademickim. Zaplecze techniczne do utrzymania taboru kursującego po linii KDP będzie zapewne zlokalizowane w centralnym obszarze linii „Y”, co również wskazuje na region łódzki.

Nowoczesna kolej to kolej zdigitalizowana. Systemy zarządzania ruchem kolejowym, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów, informacji dla podróżnych, organizacji podró-



9. Efekty realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową na obszarze ŁWK

ży, dystrybucji biletów, utrzymania taboru – w coraz większym stopniu wykorzystujące tzw. internet rzeczy, analizę dużych ilości danych i sztuczną inteligencję – to kolejna szansa dla łódzkiego ośrodka.

Nie należy zapominać też o samym lotnisku CPK. Budowane od podstaw na obszarze nie ograniczającym jego rozwoju stanie się ono nie tylko punktem obsługi pasażerów linii lotniczych i ważnym węzłem przesiadkowym w podróżyach transkontynentalnych, ale również ośrodkiem, wokół którego zacznie rozwijać się intensywnie aktywność gospodarcza. Obszar dobrze skomunikowany lotniczo, kolejowo i drogowo zawsze staje się, co pokazują doświadczenia zagraniczne, inkubatorem intensywnego rozwoju różnego rodzaju firm logistycznych, usługowych, innowacyjnych itp.

Rozwój ten powinien jednak odbywać się w sposób zorganizowany tak, aby maksymalnie wykorzystać możliwości, jakie daje budowa lotniska. Dlatego też w CPK opracowano *Strategię rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044*, która obejmuje teren 18 gmin z regionu bezpośredniego oddziaływania lotniska. Dokument ten, po zakończeniu uzgodnień, opiniowania i konsultacji, powinien zostać przyjęty Uchwałą Rady Ministrów. Oczekuje się, że nastąpi to jeszcze w bieżącym roku. Jednocześnie Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej podjęło pracę nad *Średnio-*

okresową strategią rozwoju kraju do 2035 roku. Jednym z proponowanych krajowych Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI) miałby być obszar związany z Centralnym Portem Komunikacyjnym, obejmujący gminy po dwóch stronach granicy pomiędzy województwami mazowieckim i łódzkim. Oznaczałoby to w praktyce zmierzanie w kierunku wdrożenia popularyzowanej kiedyś idei *duopolis*, a uwzględniając również inne ośrodki miejskie w paśmie pomiędzy Warszawą a Łodzią – *idei megalopolis*.

Podsumowanie

Realizacja epokowych inwestycji, jakimi są budowa lotniska CPK oraz pierwszej w Polsce linii dużych prędkości z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania, stwarzają szanse na rozwój regionu łódzkiego, których znaczenia nie można przecenić. Oddziaływanie Projektu CPK jest przy tym wieloaspektowe, daleko wybiegające poza usprawnienie obsługi komunikacyjnej regionu.

Przed władzami samorządowymi Łodzi i województwa stoi poważne wyzwanie: przeanalizować możliwości, przemyśleć działania, spopularyzować atuty regionu tak, aby szansę, jaką stanowi Projekt CPK, wykorzystać jak najlepiej. ◀