



Restrukturyzacja Łódzkiego Węzła Kolejowego

Waldemar Węgrzyn
Dyrektor Projektu
Centrum Kolei Dużych Prędkości. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Warszawa , 30.11.2010

Wstęp

Mimo że sieć kolejowa na terenie województwa łódzkiego jest stosunkowo gęsta w porównaniu ze średnią krajową, to jednak układ linii kolejowych w małym stopniu zaspokaja potrzeby mieszkańców zwłaszcza w zakresie przewozów pasażerskich.

Taka sytuacja wynika z braku możliwości obsługi śródmieścia przez część relacji regionalnych oraz z braku intermodalnego dworca centralnego, mogącego stanowić dogodny węzeł przesiadkowy, zwłaszcza w ruchu międzyregionalnym.

Układ linii kolejowych na obszarze województwa łódzkiego



Główne cele modernizacji Łódzkiego Węzła Kolejowego (ŁWK)

- § Poprawa jakości usług kolejowych poprzez skrócenie czasu jazdy, zwiększenie natężenia ruchu towarowego i pasażerskiego oraz częstotliwości kursowania pociągów na głównych relacjach przewozów towarowych i pasażerskich,
- § Stymulacja rozwoju gospodarczego na poziomie krajowym i regionalnym poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej,
- § Stworzenie możliwości integracji podsystemów pasażerskiego transportu kolejowego, lotniczego oraz miejskiego na zdefiniowanym obszarze.

Cele główne modernizacji Łódzkiego Węzła Kolejowego (ŁWK)

- § Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów położonych w sąsiedztwie modernizowanych linii kolejowych,
- § Poprawa warunków funkcjonowania przewoźników kolejowych w układzie międzynarodowym,
- § Zapewnienie interoperacyjności ŁWK jako węzeł paneuropejskich korytarzy transportowych,
- § Poprawa efektywności wykorzystania linii kolejowych zbiegających się w ŁWK,
- § Ochrona środowiska naturalnego na obszarze ŁWK oraz eliminacja barier architektonicznych.

Główne zadania inwestycyjne w regionie łódzkim

- § Budowa nowego dworca centralnego z tunelem wschodnim w ramach II etapu modernizacji połączenia Łódź - Warszawa
- § Rewitalizacja linii nr 15 na odcinku Zgierz - Łowicz (Bednary) z przystosowaniem do prędkości 90 km/h (prace w toku),
- § Budowa linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław
- § Budowa tunelu średnicowego pod centrum Łodzi.
- § Restrukturyzacja Łódzkiego Węzła Kolejowego wg rekomendacji ze studium wykonalności.

Najważniejsze zadania projektu na odcinku Warszawa - Łódź

- § Wyjście KDP z warszawskiego węzła kolejowego: odcinek Warszawa Zach. - Konotopa o długości 9 km,
- § Odcinek Konotopa - okolice Strykowa: przebieg równoległy do autostrady A2 po jej północnej stronie o długości 90 km,
- § Odcinek Stryków - Łódź Widzew w przebiegu równoległym do autostrady A1 o długości 20 km,
- § Odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna o długości 6 km i włączenie w obszar łódzkiego węzła kolejowego wraz z tunelami dla KDP i aglomeracyjnym.

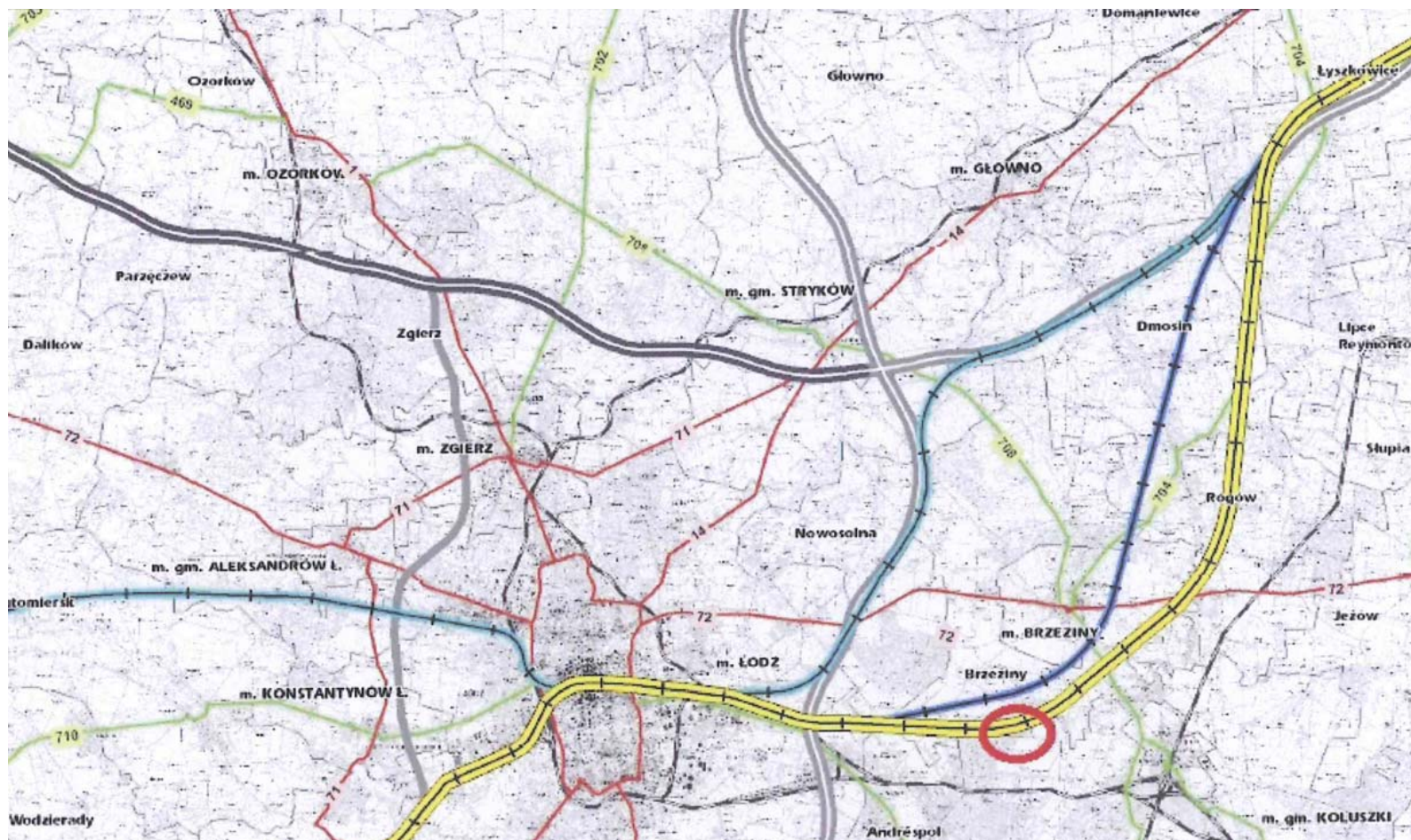
Zagadnienia dodatkowe przyjęte do analiz w studium wykonalności dla ŁWK

Rozpatrzona zostanie także możliwości poszerzenia zasięgu kolei aglomeracyjnej w kolejnych etapach, poprzez budowę nowych linii oraz wykorzystanie istniejących także obecnie nieczynnych, o miejscowości:

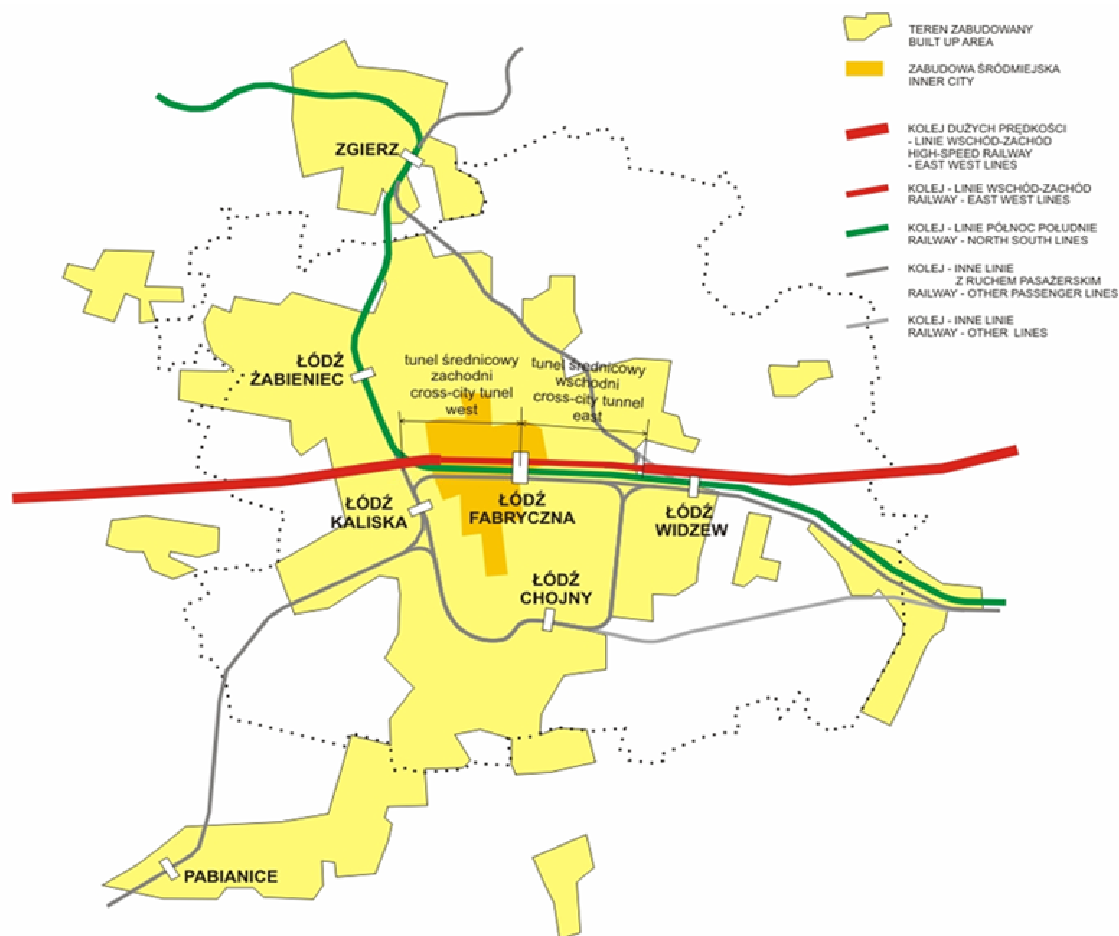
- § Brzeziny,
- § Aleksandrów,
- § Konstantynów,

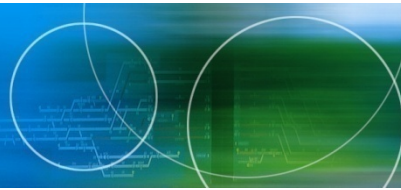
oraz budowę nowych przystanków na istniejących już liniach.

Przewidywany przebieg linii KDP w okolicach Łodzi



Przebieg linii dużych prędkości w Łódzkim Węźle Kolejowym





Zalety systemu tuneli w Łodzi

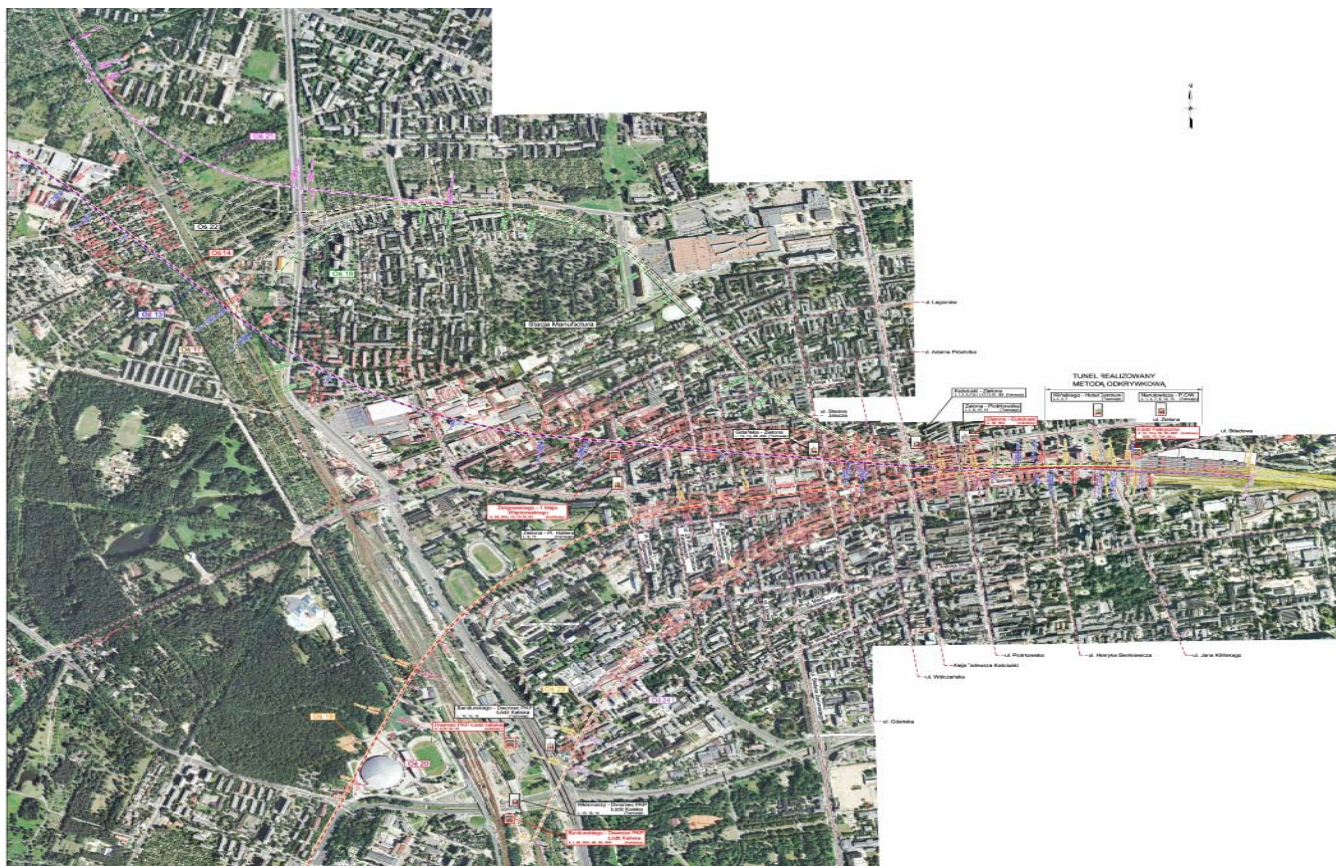
- § Stworzenie nowego jednolitego centrum komunikacyjnego w postaci nowej stacji Łódź Fabryczna (Centralna) z przewidywaną obsługą do 100 tysięcy pasażerów na dobę,
- § Usprawnienie połączeń aglomeracyjnych i regionalnych w ramach węzła z możliwością szybkiego przejazdu we wszystkich kierunkach wychodzących z Łodzi, realizacja projektu łódzkiej kolei aglomeracyjnej,
- § Stworzenie nowej osi komunikacyjnej dla połączeń pomiędzy aglomeracjami Polski na osi wschód - zachód i północ - południe, w tym połączeń kolejami dużych prędkości.

Przygotowania do wyboru wariantu przebiegu tuneli średnicowego i KDP

W ramach studium wykonalności dla tuneli przewiduje się między innymi:

- § Określenie przebiegu tuneli w różnych wariantach,
- § Opracowanie optymalnych wariantów włączenia linii kolejowych wychodzących z tunelu średnicowego do istniejących linii nr 14 i 15 oraz 25,
- § Ocena zagrożeń dla infrastruktury miejskiej w trakcie budowy tuneli i ich eksploatacji,
- § Wykonanie szczegółowych badań geologicznych dla wytrasowanego i zatwierdzonego przez zamawiającego odcinka linii.

Koncepcja przebiegu tunelu pod Łodzią wariant w opracowaniu



Parametr	Wariant 11
Łączna przybliżona długość torów linii średnicowej	12877
Łączna przybliżona długość tuneli kolei konwencjonalnych [m]	11602
Liczba podziemnych przystanków osobowych	1
Maksymalne rzeczywiste pochylenie podłużne [‰]	20
Minimalny promień łuku poziomego [m]	600
Minimalny promień łuku pionowego [m]	6 000

Dworzec Łódź Fabryczna (Centralna)





Dziękuję za uwagę

Projekt współfinansowany przez Europejski Fundusz Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

www.plk-sa.pl